



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 21.12.2005  
COM(2005) 683 definitivo

2005/0282 (COD)

Proposta di

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**relativo all'omologazione degli autoveicoli riguardo alle emissioni e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione del veicolo e che modifica la direttiva 72/306/CEE e la direttiva .../.../CE**

(presentata dalla Commissione)

{SEC(2005) 1745}

## RELAZIONE

### 1) CONTESTO DELLA PROPOSTA

#### **Motivi per ed obiettivi della proposta**

Obiettivo della proposta è fissare norme armonizzate sulla costruzione degli autoveicoli al fine di garantire il funzionamento del mercato interno e di fornire, al tempo stesso, elevati livelli di protezione dell'ambiente riguardo alle emissioni nell'atmosfera.

Il buon funzionamento del mercato unico dell'UE richiede norme comuni che limitino l'inquinamento atmosferico dovuto a sostanze emesse dagli autoveicoli. L'attività comunitaria limita la proliferazione di norme eterogenee sui prodotti da parte degli Stati membri che frammentano il mercato interno e impongono inutili barriere al commercio intracomunitario.

Stati membri e cittadini sono preoccupati dei rischi per la salute umana e l'ambiente dovuti all'inquinamento atmosferico. Pur migliorata nel passato decennio, la qualità dell'aria denuncia tuttora notevoli problemi in tutta l'UE, soprattutto nelle aree urbane e nelle regioni densamente popolate.

#### **Contesto generale**

I limiti di emissione per autovetture Euro 4, sono entrati in vigore, per le nuove omologazioni-tipo<sup>1</sup>, l'1 gennaio 2005 ma alcuni Stati membri, per accelerare l'introduzione di veicoli più puliti, avevano già tentato la strada degli incentivi fiscali. Per evitare che nel gennaio 2005 gli Stati membri introducessero incentivi fiscali basati su valori limite diversi, frammentando così il mercato unico, i servizi della Commissione hanno pubblicato un documento di lavoro<sup>2</sup> che suggeriva un valore limite per i particolati e invitava gli Stati membri che volessero introdurre incentivi fiscali a basarsi sul valore di 5 mg/km precisato nel documento di lavoro.

Se non cambia la politica per ridurre i livelli di emissione degli autoveicoli, si rischia di turbare il funzionamento del mercato interno a causa dei provvedimenti unilaterali degli Stati membri, la scadente qualità dell'aria nell'UE resterà una questione irrisolta e l'inquinamento atmosferico continuerà ad avere conseguenze dannose per la salute di tutti.

#### **Disposizioni in vigore nel campo della proposta**

Le norme costruttive degli autoveicoli sono attualmente regolate dalla direttiva 70/220/CEE<sup>3</sup> (modificata), *concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico con i gas prodotti dai (...) veicoli a motore.*

---

<sup>1</sup> Direttiva 98/69/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 1998, relativa alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico da emissioni dei veicoli a motore e recante modificazione della direttiva 70/220/CEE del Consiglio (GU L 350 del 28.12.1998, pag. 1).

<sup>2</sup> SEC(2005) 43 del 12.1.2005.

<sup>3</sup> GU L 76 del 6.4.1970, pag. 1.

## Coerenza con altre politiche e obiettivi dell'Unione

La proposta è stata elaborata nell'ambito del programma *Clean Air For Europe* (CAFE), in base al quale è stata preparata la *Strategia tematica sull'inquinamento atmosferico*<sup>4</sup>. CAFE ha valutato livelli delle emissioni, qualità dell'aria (attuale e futura) e costi e vantaggi di ulteriori misure per migliorare la qualità dell'aria. La Commissione ha così individuato le misure atte a ottenere i livelli richiesti di qualità dell'aria. Euro 5 è un importante provvedimento per ridurre le emissioni di precursori dell'ozono (come NO<sub>x</sub> e HC) e di particolati.

La proposta è inoltre coerente con gli obiettivi della strategia dell'UE per lo sviluppo sostenibile e contribuisce in misura significativa agli obiettivi della strategia di Lisbona.

## 2) CONSULTAZIONE DI PARTI INTERESSATE VALUTAZIONE D'IMPATTO

### Consultazione di parti interessate

*Metodi di consultazione, principali settori presi di mira e profilo generale dei dichiaranti*

Mentre elaborava la proposta la Commissione ha consultato in vari modi gli interessati:

- È stato consultato il gruppo *Emissioni degli autoveicoli*, gruppo di lavoro di esperti che aiuta l'attività normativa della Commissione nelle questioni legate alle emissioni. Ai lavori di questo gruppo partecipa un gran numero di interessati: autorità nazionali, costruttori di veicoli, fornitori di componenti, associazioni industriali e organizzazioni non governative.
- Nel febbraio 2004 è stato inviato a vari interessati un questionario sugli scenari dei valori limite d'emissione Euro 5 per autovetture e veicoli commerciali leggeri. Il questionario ha raccolto pareri sulle tecnologie necessarie e i costi dei vari scenari a seconda dei valori limite. I dati così raccolti sono stati vagliati da un gruppo indipendente di esperti.
- All'inizio del 2005 ai principali interessati sono stati presentati i risultati dell'attività del gruppo di esperti. Il gruppo ha tracciato una mappa della tecnologia e un quadro dei costi a seconda dei vari scenari di riduzione delle emissioni.
- La proposta Euro 5 è stata elaborata contemporaneamente alla *Strategia tematica sull'inquinamento atmosferico* della Commissione (programma CAFE). La discussione su questo programma ha coinvolto numerosi gruppi interessati.
- I principali elementi del progetto di proposta sono stati presentati al *CARS 21 High Level and Sherpa group*, che agli interessati una prima possibilità di presentare osservazioni sui nuovi valori limite d'emissione Euro 5.
- Nel luglio 2005, la Commissione ha effettuato una consultazione via Internet, su un progetto di proposta preliminare Euro 5, che ha ottenuto dagli interessati 50 risposte circa.

---

<sup>4</sup> COM(2005) 446, del 21.9.2005.

### *Riassunto delle risposte; modalità della loro analisi*

Durante la consultazione via Internet, i rispondenti hanno sollevato varie questioni<sup>5</sup>. La valutazione d'impatto allegata alla proposta fornisce una relazione completa delle principali questioni sollevate e discute sul modo in cui di esse si è tenuto conto.

### **Raccolta e uso delle competenze**

#### *Settori scientifici/specializzati interessati*

La proposta ha reso necessario analizzare le tecnologie da usare per ridurre le emissioni e i costi per ottenere i vari scenari a seconda dei valori limite d'emissione Euro 5.

#### *Metodologia*

All'inizio del 2004, i servizi della Commissione hanno diffuso, sui nuovi limiti d'emissione Euro 5 per veicoli commerciali leggeri, un questionario che sviluppava una serie di scenari per i nuovi valori limite e chiedeva dati sulla tecnologia per ottenere tali valori e i relativi costi. Un gruppo di esperti indipendenti ha analizzato le risposte, cercando di valutarle, di ordinarle e di raggiungere una posizione comune sulla tecnologia e i costi per ogni scenario. Le informazioni sono state elaborate per modellizzare l'impatto di tutta una serie di scenari.

#### *Principali organizzazioni/esperti consultati*

I dati sono stati raccolti presso settori interessati dell'industria automobilistica e collazionati da un gruppo di consulenti guidati da TNO (Paesi Bassi).

#### *Riassunto di parere ottenuti e usati*

Il gruppo di consulenti ha riassunto i dati sui costi, forniti nelle risposte. La Commissione si è basata sulla relazione del gruppo per analizzare i vari scenari costruiti sui valori limite delle emissioni. I valori limite preferiti sono stati scelti in base a criteri di fattibilità tecnica e di efficacia dei costi, come spiegato nella valutazione d'impatto allegata alla proposta.

#### *Disponibilità pubblica del parere degli esperti*

La relazione del gruppo di esperti è disponibile sul sito web della DG Impresa e Industria<sup>6</sup>.

### **Valutazione d'impatto**

Sono state ammesse 4 ipotesi politiche di partenza:

- (1) Approccio "Nessun cambiamento politico": per i veicoli diesel e a benzina restano in vigore i valori limite di emissione Euro 4 (direttiva 70/220/CE, modificata).

Se non cambia la politica di riduzione dei livelli d'emissione per gli autoveicoli, si rischia di alterare il funzionamento del mercato interno. Senza norme più rigorose sulle emissioni a

---

<sup>5</sup>[http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/pollutant\\_emission/stakeholder\\_consultation/contributions.htm](http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/pollutant_emission/stakeholder_consultation/contributions.htm)

<sup>6</sup> [http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/mveg\\_meetings/meeting97/tno\\_report.pdf](http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/mveg_meetings/meeting97/tno_report.pdf)

livello europeo, gli Stati membri adotteranno norme proprie o altre misure, come vietare l'ingresso nei centri urbani a certi tipi di veicoli o istituire zone a basso tenore di emissioni.

La scadente qualità dell'aria nell'UE resterà un problema e l'inquinamento atmosferico continuerà a provocare danni alla salute di tutti. Il programma CAFE dimostra che, stando alle proiezioni e nonostante le emissioni siano migliorate, l'impatto sulla salute dall'inquinamento atmosferico in tutta la UE sarà ancora notevole nel 2020.

Questa opzione politica è stata perciò scartata.

- (2) Approccio "*regolatore*": rivedere l'attuale norma Euro 4 fissando nuovi valori limite d'emissione Euro 5 a livello dell'UE.

Rispetto allo scenario precedente, l'opzione regolatrice ha il chiaro vantaggio di garantire il buon funzionamento del mercato interno e di migliorare la qualità dell'aria. Ciò permetterà di migliorare la sanità pubblica e, ai governi, di generare risparmi.

Soprattutto su mercati caratterizzati da normative ambientali severe, l'opzione regolatrice potrebbe avere impatti indiretti positivi per la competitività internazionale dell'industria UE.

L'approccio "*regolazione*" è perciò accolto dalla proposta.

- (3) *Incentivi fiscali da parte degli Stati membri*: questi concedono su base volontaria incentivi fiscali ai veicoli che soddisfano valori limite d'emissione più severi di Euro 4.

Per ora solo pochi Stati membri hanno cercato di introdurre incentivi fiscali; questa misura potrà avere perciò un'eco limitata. Problematica è anche la sostenibilità a lungo termine di tali misure. Nei costruttori, tale politica potrebbe perciò portare a incertezze sulla domanda di veicoli più puliti.

Regimi diversi di incentivi in paesi confinanti possono dare effetti transfrontalieri imprevedibili, sia in termini di comportamento nell'acquisto dei veicoli che di inquinamento atmosferico. La continuità del mercato unico dei veicoli potrebbe dunque essere interrotta.

L'opzione non garantisce dunque l'ottenimento degli obiettivi politici e potrebbe anche avere effetti negativi sul funzionamento del mercato interno perché introduce incertezza nella domanda di tipi specifici di veicoli.

Questo non è perciò l'approccio da seguire.

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

L'autoimpegno non garantisce affatto il raggiungimento di certi livelli di emissione o il ricorso ad adeguate sanzioni se esso venisse violato. Non è si vede inoltre quali vantaggi un approccio volontario possa offrire all'industria, all'amministrazione o al pubblico.

Le norme europee sulle emissioni sono ampiamente seguite in molti mercati emergenti. Il loro sviluppo ha perciò rilevanti implicazioni importanti in tutto il mondo. Lasciare l'approccio regolatore per uno volontario arresterebbe dunque il processo di armonizzazione globale.

L'approccio "non regolatore" non è stato dunque ulteriormente tenuto in considerazione.

Nel programma di lavoro, con il numero di riferimento 2005/ENTR/018, si trova una valutazione d'impatto effettuata dai servizi della Commissione.

### **3) ASPETTIGIURIDICI DELLA PROPOSTA**

#### **Riassunto dell'azione proposta**

L'aspetto principale del presente regolamento è che richiede ulteriori riduzioni delle emissioni dei veicoli per il particolato e gli ossidi d'azoto (NO<sub>x</sub>).

Esso impone una forte riduzione (80%) nelle emissioni di particolato dei veicoli diesel, un abbassamento dei limiti che non richiede particolari tecnologie ma introduce *de facto* i filtri per il particolato da gasolio (DPFs).

L'attuale limite d'emissione si ottiene solo con filtri chiusi, che hanno il vantaggio di ridurre le polveri ultra fini, ritenute le più nocive alla salute. Per impedire lo sviluppo futuro di filtri aperti che soddisfino i nuovi limiti sulla massa del particolato ma permettono il passaggio di maggiori quantità di polveri fini, si prevede di introdurre in un secondo tempo nuove norme che limitino la quantità di particelle che può essere emessa. Per ora non è il caso di definire tale quantità: è in corso una ricerca presso l'UN/ECE nel quadro del *Particulate Measurement Programme* (PMP). Il gruppo di lavoro dell'UN/ECE sta ancora esaminando la questione. Una volta disponibili i risultati del PMP, si creerà una norma attraverso la comitologia.

Il PMP sta inoltre provando un nuovo protocollo per misurare le emissioni di particolato, il cui principale vantaggio consiste nella maggior ripetibilità della misurazione delle emissioni in laboratorio. Una volta completato il programma, all'attuale procedimento di misura si sostituirà il nuovo. E instaurato il nuovo procedimento di misura, la Commissione ricalcolerà i limiti d'emissione della massa di particolato della presente proposta, poiché la nuova tecnica registra livelli di massa inferiori rispetto al metodo attuale.

Per i veicoli diesel, è prevista solo una piccola riduzione (20%) di NO<sub>x</sub>: un limite d'emissione tale che le riduzioni si possano ottenere con interventi sul motore. Poiché la proposta imporrà l'installazione di filtri di particolato nello scarico, la Commissione voleva evitare l'obbligo di installare ulteriori sistemi di post-trattamento dei NO<sub>x</sub> in questa fase. Poiché la tecnologia per ridurre i NO<sub>x</sub> non è ancora matura, si propone di ridurre le emissioni NO<sub>x</sub> non oltre il valore limite di 200 mg/km.

La proposta impone emissioni ulteriormente ridotte per i veicoli a benzina. La Commissione propone di ridurre del 25% i NO<sub>x</sub> con un valore limite di 60 mg/km e di ridurre del 25% gli idrocarburi (HC) con un valore limite di 75 mg/km. Molti veicoli a benzina oggi venduti nell'UE sono già al di sotto di tali limiti, altri li potranno rispettare a costi relativamente bassi.

Si propongono anche limiti d'emissione sulla massa di emissioni di particolato dei motori a benzina, limiti applicati solo ai veicoli a iniezione diretta a combustione "magra", poiché le emissioni di particolato non sono un problema nei veicoli a benzina a combustione puramente stechiometrica.

Innovativa è anche la proposta che il periodo per il quale i costruttori devono garantire il funzionamento dei dispositivi di controllo dell'inquinamento passi da 80 000 a 160 000 km,

cambiamento che riflette realisticamente l'effettiva durata dei veicoli e fa sì che i sistemi di controllo delle emissioni continuino a funzionare durante la vita del veicolo.

La proposta comprende la condizione che le informazioni sulla riparazione del veicolo siano rese disponibili attraverso siti web nel formato standardizzato sviluppato da un comitato tecnico di interessati (cosiddetta "norma OASIS").

Viene infine abolita l'eccezione che nella legislazione precedente permetteva a veicoli pesanti adibiti al trasporto di persone (classe M1, oltre 2 500 kg) di essere omologati come veicoli commerciali leggeri. Nulla giustifica più tale eccezione.

### **Base giuridica**

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

### **Principio di sussidiarietà**

Si applica il principio di sussidiarietà in quanto la proposta non è di esclusiva competenza della Comunità.

Data la necessità di evitare l'insorgere di barriere al mercato unico e date le implicazioni transfrontaliere dell'inquinamento atmosferico, gli obiettivi della proposta non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri.

Un'azione a livello comunitario potrà meglio cogliere gli obiettivi della proposta ed eviterà nel contempo possibili frammentazioni del mercato interno. Fissando le norme uniformi per il livello delle emissioni inquinanti degli autoveicoli, la proposta pone le basi per migliorare la qualità dell'aria nell'UE e affronta il problema dell'inquinamento transfrontaliero dell'aria.

La proposta soddisfa dunque il principio di sussidiarietà.

### **Principio di proporzionalità**

La proposta soddisfa il principio di proporzionalità perché non va oltre quanto necessario per cogliere l'obiettivo di assicurare il buon funzionamento del mercato interno e provvede nel contempo a un elevato livello di tutela dell'ambiente.

L'analisi del rapporto costo-benefici effettuata nell'ambito della valutazione d'impatto della proposta dimostra che i valori limite di emissione sono vantaggiosi per la società nel suo insieme e tengono conto al tempo stesso della competitività dell'industria automobilistica.

### **Scelta degli strumenti**

Si propone di intervenire con un regolamento: altri strumenti non sarebbero adeguati perché:

- il regolamento dà sufficienti garanzie ai fini della conformità e non deve essere recepito negli ordinamenti nazionali degli Stati membri.

La proposta segue un “approccio per livelli separati” già usato in altri atti legislativi, come la direttiva per le emissioni dei veicoli pesanti<sup>7</sup>. Tale impostazione prevede due percorsi distinti ma paralleli per l’elaborazione e l’adozione delle norme legislative:

- innanzitutto, il Parlamento europeo e il Consiglio fissano con la procedura di codecisione le norme fondamentali in un regolamento basato sull’articolo 95 del trattato CE (“proposta soggetta alla procedura di codecisione”);
- in secondo luogo, la Commissione, assistita da un comitato regolatore, adotta un regolamento che fissa le caratteristiche tecniche che attuano le norme fondamentali (“proposta soggetta alla procedura di comitato”).

#### **4) INCIDENZA SUL BILANCIO**

La proposta non ha alcun a incidenza sul bilancio comunitario.

#### **5) ALTRE INFORMAZIONI**

##### **Simulazione, fase pilota e periodo transitorio**

La proposta prevede periodi transitori generali per dare ai costruttori di veicoli tempi di adattamento sufficientemente ampi.

##### **Semplificazione**

La proposta semplifica la legislazione.

La comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, intitolata “che aggiorna e semplifica l’acquis comunitario”<sup>8</sup> individua, come settore prioritario di semplificazione della normativa comunitaria, il sistema di omologazione degli autoveicoli. La proposta di nuove norme sulle emissioni che abroga la direttiva 70/220/CEE è specificamente elencata nel programma di lavoro della Commissione.

La proposta contribuisce a semplificare ulteriormente la normativa comunitaria integrando nel presente regolamento e nelle relative misure d’attuazione i requisiti di prova per misurare le emissioni di anidride carbonica e il consumo di carburante dei veicoli commerciali leggeri di cui alla direttiva 80/1268/CEE<sup>9</sup> (modificata) che potrà perciò essere abrogata.

---

<sup>7</sup> Direttiva 2005/55/CE (GU L 275 del 20.10.2005, pag. 1); direttiva 2005/78/CE (GU L 313 del 29.11.2005, pag. 1).

<sup>8</sup> COM(2003) 71, dell’11.2.2003.

<sup>9</sup> Direttiva del Consiglio 80/1268/CEE, del 16 dicembre 1980, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative al consumo di carburante dei veicoli a motore (GU L 375 del 31.12.1980, pag. 36).



La proposta semplifica ulteriormente quando accoglie i requisiti di prova per misurare le emissioni dei motori diesel di cui alla direttiva 72/306/CEE<sup>10</sup> che potrà perciò essere abrogata quando anche le norme sulle emissioni dei veicoli pesanti dovranno soddisfare requisiti simili.

La proposta semplifica le procedure amministrative per le autorità pubbliche (UE o nazionali). La proposta è allegata al Programma modulato della Commissione per l'aggiornamento e la semplificazione dell'*acquis* comunitario e il suo programma legislativo e di lavoro con il numero di riferimento 2005/ENTR/018.

### **Abrogazione della legislazione attualmente in vigore**

L'approvazione della proposta porterà all'abrogazione della legislazione attualmente in vigore come si evince dall'articolo 17 della proposta.

### **Clausola di riesame/revisione/caducità**

In seguito alla revisione intermedia della relazione CARS 21, la Commissione studierà ulteriori miglioramenti delle emissioni nel 2009 al fine di proporre valori limite ancor più ridotti (comprendenti anche NO<sub>x</sub>) che riflettano i più recenti sviluppi tecnologici nel campo delle emissioni dei veicoli e considerazioni di efficacia dei costi. Qualsiasi proposta sarà avallata da un'ampia valutazione d'impatto e dalla consultazione delle parti interessate.

### **Spazio Economico Europeo**

L'atto proposto riguarda un aspetto del SEE e ad esso va dunque esteso.

---

<sup>10</sup> Direttiva del Consiglio 72/306/CEE, del 2 agosto 1972, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento prodotto dai motori diesel destinati alla propulsione dei veicoli (GU L 190 del 20.8.1972, pag. 1).

Proposta di

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**relativo all'omologazione degli autoveicoli riguardo alle emissioni e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione del veicolo e che modifica la direttiva 72/306/CEE e la direttiva .../.../CE**

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione<sup>11</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>12</sup>,

agendo in conformità alla procedura prevista all'articolo 251 del trattato<sup>13</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) Il mercato interno è costituito da uno spazio senza frontiere interne in cui deve essere garantita la libera circolazione di merci, persone, servizi e capitali. A tal fine è in vigore un vasto sistema comunitario di omologazione degli autoveicoli, istituito dalla direttiva [.../.../CE] del [data] del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'omologazione degli autoveicoli, dei loro rimorchi e dei sistemi, delle componenti e delle singole unità tecniche destinate a tali veicoli<sup>14</sup>. Le prescrizioni tecniche per l'omologazione degli autoveicoli riguardo alle emissioni vanno dunque armonizzate per evitare condizioni divergenti da uno Stato membro all'altro e garantire elevati livelli di tutela dell'ambiente.
- (2) Il presente regolamento appartiene a una serie di singoli atti normativi nell'ambito della procedura di omologazione comunitaria di cui alla direttiva [.../.../CE] che va perciò modificata di conseguenza.
- (3) Su richiesta del Parlamento europeo è stato introdotto un nuovo approccio normativo nella legislazione UE sui veicoli. Il presente regolamento fissa pertanto le norme

---

<sup>11</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>12</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>13</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>14</sup> GU L [...] del [...], pag. [...]. [Si riferisce alla proposta della Commissione COM(2003) 418, 2003/0153 (COD), modificata da COM(2004) 738 ancora in sospeso nel processo di codecisione. I riferimenti alla direttiva quadro verranno aggiornati non appena questa sarà approvata.]

fondamentali sulle emissioni dei veicoli, mentre le caratteristiche tecniche saranno indicate dalle misure d'attuazione di cui all'[articolo 36] della direttiva quadro.

- (4) Nel marzo 2001 la Commissione ha varato il programma *Clean Air For Europe* (CAFE), ne ha descritto i principali elementi in una comunicazione<sup>15</sup> e ha approvato una strategia tematica sull'inquinamento atmosferico<sup>16</sup>. La strategia tematica sostiene la necessità di ulteriori riduzioni delle emissioni dei veicoli per cogliere gli obiettivi europei di qualità dell'aria.
- (5) Quando si fissano norme sulle emissioni, occorre conoscere le implicazioni per i mercati e la competitività dei costruttori, i costi diretti e indiretti imposti alle imprese e i vantaggi sempre maggiori in termini di stimoli all'innovazione, di miglioramento della qualità dell'aria e di riduzione dei costi sanitari.
- (6) Per facilitare la libera circolazione di veicoli sul mercato interno sono necessari un accesso illimitato e standardizzato alle informazioni sulla riparazione dei veicoli e una concorrenza efficace sul mercato dei servizi di riparazione e di informazione. Gran parte di tali informazioni si riferisce ai sistemi diagnostici di bordo e alla loro interazione con altri sistemi dei veicoli. È opportuno elencare le caratteristiche tecniche cui i siti web dei costruttori dovranno conformarsi.
- (7) La Commissione deve seguire da vicino gli sviluppi tecnologici relativi al controllo delle emissioni ed eventualmente aggiornare di conseguenza il presente regolamento.
- (8) La Commissione deve tenere sotto controllo, ed eventualmente regolare, emissioni tuttora non regolate e dovute alla diffusione di carburanti di nuova formula, di tecnologie motoristiche e di sistemi di controllo della fuoriuscita dei gas di scarico e valuterà anche i vantaggi di un sistema di controllo sulle emissioni degli idrocarburi totali (THC) rispetto a uno basato sugli idrocarburi diversi dal metano (NMHC) e sul metano (CH<sub>4</sub>).
- (9) Ai fini del controllo sulle emissioni di particolato ultra fine (PM), la Commissione dovrà anche esaminare la possibilità di adottare un approccio alle emissioni di PM basato sul numero oltre a quello basato sulla massa, attualmente in uso.
- (10) Per garantire maggior ripetibilità alle misurazioni sulla massa delle emissioni di particolato in laboratorio, la Commissione presenterà un nuovo protocollo di prova. Concluso il relativo periodo di studio, si sostituirà all'attuale procedimento di misura il nuovo e, una volta avviato, si ricalibreranno i limiti di emissione della massa di PM fissati da questa proposta, poiché la nuova tecnica registra livelli di massa inferiori al metodo attuale.
- (11) La Commissione è conscia della necessità di rivedere il nuovo ciclo di guida standard europeo, metodo di prova di base per regolamentare le emissioni dell'omologazione CE. Andranno aggiornati o sostituiti dei cicli di prova per riflettere mutamenti nelle specifiche dei veicoli e nei comportamenti di guida. Perché le emissioni mondiali effettive corrispondano a quelle misurate all'omologazione, saranno necessarie delle

---

<sup>15</sup> COM(2001) 245, del 4.5.2001

<sup>16</sup> COM(2005) 446, del 21.9.2005.

revisioni. Si dovrà prevedere l'uso di sistemi portatili di misura delle emissioni e l'introduzione del concetto regolatore del "non superamento".

- (12) I sistemi diagnostici di bordo sono necessari per controllare le emissioni durante l'uso di un veicolo. Data l'importanza di controllare le emissioni mondiali effettive, la Commissione dovrà studiare i requisiti di tali sistemi e le soglie di tolleranza per gli errori di rilevazione.
- (13) È necessario un metodo normalizzato di misura del consumo di carburante e delle emissioni di anidride carbonica dei veicoli così in modo da evitare ostacoli tecnici al commercio tra Stati membri. Clienti e utenti devono anche disporre di informazioni oggettive e precise.
- (14) Gli Stati membri potranno accelerare, con incentivi finanziari, la vendita di veicoli rispondenti ai requisiti adottati a livello comunitario, incentivi che si devono però conformare alle disposizioni del trattato, soprattutto alle norme sugli aiuti di Stato, e soddisfare talune condizioni per evitare distorsioni del mercato interno. Il presente regolamento non deve ledere il diritto degli Stati membri di includere le emissioni nella base per il calcolo delle imposte sui veicoli.
- (15) Poiché la legislazione comunitaria sulle emissioni e sul consumo di carburante ha più di 35 anni di storia ed è ora distribuita su oltre 24 direttive, è opportuno sostituire tali direttive con un regolamento nuovo, corredato di misure d'attuazione. I regolamenti fanno sì che le norme tecniche dettagliate siano direttamente applicabili a costruttori, autorità di omologazione e servizi tecnici e che possano essere aggiornate in modo molto più veloce ed efficiente. La direttiva 70/220/CEE del Consiglio, del 20 marzo 1970, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico con i gas prodotti dai motori ad accensione comandata dei veicoli a motore<sup>17</sup> e la direttiva 80/1268/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1980, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative al consumo di carburante dei veicoli a motore<sup>18</sup> andrebbero abrogate insieme alle direttive 89/458/CEE<sup>19</sup>, 91/441/CEE<sup>20</sup>, 93/59/CEE<sup>21</sup>, 94/12/CE<sup>22</sup>, 96/69/CE<sup>23</sup>,

---

<sup>17</sup> GU L 76 del 6.4.1970, pag. 1, direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2003/76/CE della Commissione (GU L 206 del 15.8.2003, pag. 29).

<sup>18</sup> GU L 375 del 31.12.1980, pag. 36, direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2004/3/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 49 del 19.2.2004, pag. 36).

<sup>19</sup> Direttiva 89/458/CEE del Consiglio, del 18 luglio 1989, che modifica, per quanto riguarda le norme europee di emissione per autoveicoli di cilindrata inferiore a 1,4 litri, la direttiva 70/220/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico con le emissioni dei veicoli a motore (GU L 226 del 3.8.1989, pag. 1).

<sup>20</sup> Direttiva 91/441/CEE del Consiglio che modifica la direttiva 70/220/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico con le emissioni dei veicoli a motore (GU L 242 del 30.8.1991, pag. 1).

<sup>21</sup> Direttiva 93/59/CEE del Consiglio che modifica la direttiva 70/220/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico con le emissioni dei veicoli a motore (GU L 186 del 28.7.1993, pag. 21).

<sup>22</sup> Direttiva 94/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 marzo 1994, relativa alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico da emissioni di veicoli a motore e recante modifica della direttiva 70/220/CEE (GU L 100 del 19.4.1994, pag. 42).

<sup>23</sup> Direttiva 96/69/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 ottobre 1996, che modifica la direttiva 70/220/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle

98/69/CE<sup>24</sup> e 2004/3/CE<sup>25</sup>. Gli Stati membri devono anche abrogare la legislazione che attua le direttive abrogate.

- (16) La direttiva 72/306/CEE del Consiglio del 2 agosto 1972 per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento prodotto dai motori diesel destinati alla propulsione dei veicoli<sup>26</sup> andrebbe modificata nel senso di includere nel presente regolamento e nelle sue misure di attuazione tutti i requisiti relativi alla misura dell'opacità del fumo nei veicoli commerciali leggeri.
- (17) Per garantire una transizione regolare dalle attuali direttive al presente regolamento, la sua entrata in vigore andrà rinviata per un certo tempo dopo la sua adozione. Durante tale periodo i costruttori potranno scegliere tra un'omologazione dei veicoli ai sensi delle attuali direttive o del presente regolamento. Le disposizioni sugli incentivi finanziari saranno inoltre applicabili subito dopo l'entrata in vigore del presente regolamento. La validità dell'omologazione rilasciata nell'ambito di tali direttive non sarà inficiata dall'entrata in vigore del presente regolamento.
- (18) Le misure necessarie ad attuare o emendare il presente regolamento vanno adottate ai sensi della decisione 1999/468/CE del Consiglio del 28 giugno 1999 recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione<sup>27</sup>.
- (19) Gli obiettivi del presente regolamento, come la realizzazione del mercato interno attraverso l'introduzione di prescrizioni tecniche comuni riguardo alle emissioni degli autoveicoli, non possono essere ottenuti in misura sufficiente dagli Stati membri. Data la portata dell'azione, i suoi obiettivi possono essere raggiunti meglio a livello comunitario. La Comunità può perciò adottare provvedimenti in base al principio di sussidiarietà, come stabilito all'articolo 5 del trattato. Ai sensi del principio di proporzionalità, stabilito in tale articolo, il presente regolamento non va oltre quanto necessario a tal fine,

---

misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico con le emissioni dei veicoli a motore (GU L 282 dell'1.11.1996, pag. 64).

<sup>24</sup> Direttiva 98/69/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 ottobre 1998 relativa alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico da emissioni dei veicoli a motore e recante modificazione della direttiva 70/220/CEE del Consiglio (GU L 350 del 28.12.1998, pag. 1).

<sup>25</sup> Direttiva 2004/3/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, recante modifica delle direttive del Consiglio 70/156/CEE e 80/1268/CEE per quanto riguarda la misurazione delle emissioni di biossido di carbonio e il consumo di carburante dei veicoli N1 (GU L 49 del 19.2.2004, pag. 36).

<sup>26</sup> GU L 190 del 20.8.1972 pag. 1, direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2005/21/CE della Commissione (GU L 61 dell'8.3.2005, pag. 25).

<sup>27</sup> GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

## **CAPITOLO I**

### **Oggetto, campo d'applicazione e definizioni**

#### *Articolo 1*

##### *Oggetto*

Il presente regolamento fissa i requisiti per l'omologazione di autoveicoli e pezzi di ricambio, come i convertitori catalitici di ricambio, riguardo alle loro emissioni.

Il presente regolamento fissa inoltre norme sulla conformità in condizioni d'uso, la durata dei dispositivi antinquinamento, i sistemi diagnostici di bordo (OBD), la misurazione del consumo di carburante e l'accessibilità delle informazioni per la riparazione del veicolo.

#### *Articolo 2*

##### *Campo d'applicazione*

1. Il presente regolamento si applica agli autoveicoli muniti di:
  - (a) motori ad accensione comandata;
  - (b) motori ad accensione comandata delle categorie M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub>, definiti all'[allegato II] della direttiva [.../.../CE] alimentati a gas; e
  - (c) motori ad accensione spontanea delle categorie M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub>, definiti all'[allegato II] della direttiva [.../.../CE].
2. A richiesta del costruttore si può applicare il presente regolamento anche agli autoveicoli muniti di motori ad accensione spontanea delle categorie M<sub>2</sub> e N<sub>2</sub>, di cui all'[allegato II] della direttiva [.../.../CE], con massa di riferimento non superiore a 2 840 kg e che soddisfano le condizioni di cui al presente regolamento e nei relativi provvedimenti di attuazione.

#### *Articolo 3*

##### *Definizioni*

Nell'ambito delle finalità del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni:

- (1) "Veicolo ibrido": veicolo munito di almeno due diversi convertitori d'energia e di due diversi sistemi di stoccaggio (sul veicolo) dell'energia per la sua propulsione;
- (2) "Massa di riferimento": massa del veicolo in ordine di marcia, meno la massa uniforme del conducente di 75 kg, più una massa uniforme di 100 kg;
- (3) "Gas inquinanti": emissioni nei gas di scarico di monossido di carbonio, ossidi di azoto, espressi in equivalente di diossido d'azoto (NO<sub>2</sub>) e di idrocarburi supponendo

un tasso di C<sub>1</sub>H<sub>1,85</sub> per la benzina, C<sub>1</sub>H<sub>1,86</sub> per il gasolio, C<sub>1</sub>H<sub>2,525</sub> per il GPL, CH<sub>4</sub> per NG;

- (4) “Particolato inquinante”: componenti dei gas di scarico, eliminate dai gas di scarico diluiti a una temperatura massima di 325°K (52°C), grazie ai filtri descritti nella procedura di prova per verificare le emissioni medie del tubo di scarico;
- (5) “Emissioni dallo scarico”: emissione di gas inquinanti e di particolato;
- (6) “Emissioni per evaporazione”: vapori di idrocarburi persi dal sistema di alimentazione del carburante di un autoveicolo, diversi dalle emissioni dallo scarico;
- (7) “Basamento motore”: spazi nel motore o al suo esterno, collegati alla coppa dell’olio con passaggi interni o esterni, attraverso i quali gas e vapori possono defluire;
- (8) “Dispositivo antinquinamento”: componente di un veicolo che controlla e/o limita le emissioni dallo scarico e per evaporazione;
- (9) “Sistema diagnostico di bordo” o “sistema OBD”: sistema di controllo delle emissioni in grado di identificare la probabile zona di malfunzionamento mediante codici di guasto inseriti nella memoria di un computer;
- (10) “Impianto di manipolazione”: ogni elemento di progetto che rilevi temperatura, velocità del veicolo, numero di giri del motore, marcia innestata, depressione del collettore o altri parametri, al fine di attivare, modulare, ritardare o disattivare il funzionamento di una qualsiasi parte del sistema di controllo delle emissioni che riduca l’efficacia di tale sistema in modi che è lecito attendersi durante il normale funzionamento e il normale uso del veicolo;
- (11) “Convertitore catalitico d’origine”: convertitore catalitico o insieme di convertitori catalitici che rientrano nell’omologazione rilasciata per il veicolo;
- (12) “Convertitore catalitico di ricambio”: convertitore catalitico o insieme di convertitori catalitici destinato a sostituire un convertitore catalitico d’origine che può essere omologato come entità tecnica separata, come definita dalla direttiva [...]/CE];
- (13) “Informazioni sulla riparazione”: ogni informazione sulla diagnosi, la manutenzione, l’ispezione, il controllo periodico, la riparazione, la riprogrammazione o la riinizializzazione del veicolo fornita dai costruttori ai propri concessionari/meccanici autorizzati, con tutti gli emendamenti e supplementi successivi a tale informazione;
- (14) “Operatori indipendenti”; imprese diverse dai concessionari e meccanici autorizzati, coinvolte direttamente o indirettamente nella riparazione e manutenzione degli autoveicoli: meccanici, costruttori di utensili o di apparecchiature per la riparazione, distributori di pezzi di ricambio, editori di informazioni tecniche, club automobilistici, addetti al soccorso stradale, a servizi d’ispezione e di prova e alla formazione dei meccanici.

## Capitolo II

### Obblighi dei costruttori

#### *Articolo 4* *Obblighi dei costruttori*

1. I costruttori garantiscono che tutti i veicoli presentati all'omologazione destinati a essere venduti, immatricolati o messi in servizio nella Comunità siano conformi al presente regolamento e ai relativi provvedimenti d'attuazione.

Tale obbligo comprende il rispetto dei limiti delle emissioni di cui all'allegato I e dei provvedimenti d'attuazione di cui all'articolo 5.

2. I costruttori garantiscono il rispetto delle procedure di omologazione a verifica della conformità della produzione, della durata dei dispositivi antinquinamento e della conformità in condizioni d'uso. I controlli su quest'ultima vanno effettuati per 5 anni o 100 000 km a seconda del caso che si verifica per primo. Le prove di durata dei dispositivi antinquinamento a fini di omologazione vanno effettuate per 160 000 km.
3. I costruttori precisano le emissioni di CO<sub>2</sub> ed i dati relativi al consumo di carburante in un documento consegnato all'acquirente del veicolo al momento dell'acquisto.
4. La Commissione fissa metodi e requisiti specifici per attuare i paragrafi 2 e 3 ai sensi della procedura di cui all'articolo 37, paragrafo 2 della direttiva [.../.../CE].

#### *Articolo 5* *Requisiti e prove*

1. Il costruttore produrrà i veicoli in modo che progetto, costruzione e assemblaggio delle componenti che influiscono sulle emissioni permettano che il veicolo, nell'uso normale, soddisfi il presente regolamento e i relativi provvedimenti d'attuazione.
2. L'uso di impianti di manipolazione che riducono l'efficacia di sistemi di controllo delle emissioni è vietato tranne che nei casi che seguono:
  - a) l'impianto si giustifica per la necessità di proteggere il motore da danni o avarie e di un funzionamento sicuro dei veicoli, oppure
  - b) l'impianto non funziona dopo l'avvio del motore, ovvero
  - c) le condizioni sono in sostanza comprese nelle procedure di prova a verifica delle emissioni per evaporazione e delle emissioni medie dallo scarico.
3. Per ottenere l'omologazione dei propri veicoli, i costruttori ne devono dimostrare la conformità al presente regolamento e ai relativi provvedimenti d'attuazione.



4. La Commissione fissa metodi, prove e requisiti specifici all'omologazione nonché i requisiti relativi ai seguenti elementi:
  - a) emissioni dallo scarico, compresi i cicli di prova, emissioni a bassa temperatura ambiente, emissioni a bassa velocità, opacità del fumo, funzionamento e rigenerazione corretti dei sistemi di post-trattamento;
  - b) emissioni per evaporazione e del basamento motore;
  - c) sistemi OBD e prestazione dei dispositivi antinquinamento in condizioni d'uso;
  - d) durata dei dispositivi antinquinamento, sistemi di controllo delle emissioni di ricambio, conformità in condizioni d'uso, conformità della produzione e controlli tecnici;
  - e) emissioni di diossido di carbonio e consumo di carburante;
  - f) veicoli ibridi;
  - g) estensione dell'omologazione e requisiti per i piccoli costruttori;
  - h) requisiti dell'attrezzatura di prova; e
  - i) carburanti di riferimento, come benzina, gasolio, gas e biocarburanti.
5. La Commissione continuerà a studiare le sostanze inquinanti soggette alle condizioni e alle prove di cui al paragrafo 4 nonché i cicli di prova usati per misurare le emissioni e prenderà opportuni provvedimenti non appena le procedure o le prove cessino di essere adeguate o di riflettere le emissioni globali effettive.
6. La Commissione fissa metodi, prove e requisiti specifici per attuare i paragrafi da 2 a 5 ai sensi della procedura di cui all'articolo 37, paragrafo 2 della direttiva [...]/CE].

### **CAPITOLO III**

## **Accesso all'informazione per la riparazione dei veicoli**

#### *Articolo 6*

#### *Obblighi dei costruttori*

1. I costruttori consentono, attraverso siti web e in modo facile, rapido e non discriminatorio rispetto a quello consentito ai concessionari/meccanici autorizzati, un accesso illimitato e normalizzato alle informazioni sulla riparazione dei veicoli anche agli operatori indipendenti.
2. Le informazioni di cui al paragrafo 1 comprendono:
  - (a) identificazione inequivocabile del veicolo;
  - (b) manuali di uso e manutenzione;

- (c) manuali tecnici;
  - (d) informazioni sulle componenti e le diagnosi (come valori di misurazione teorici minimi e massimi);
  - (e) schemi di cablaggio;
  - (f) codici diagnostici di guasto (compresi i codici specifici dei costruttori);
  - (g) numero di identificazione della calibratura del software applicabile a un tipo di veicolo;
  - (h) informazioni su strumenti e accessori brevettati e fornite per mezzo di tali strumenti e accessori brevettati; e
  - (i) informazioni sui registri di dati e dati bidirezionali di monitoraggio e prova.
3. Concessionari/meccanici autorizzati in seno al sistema di distribuzione di un certo costruttore di veicoli vanno considerati operatori indipendenti ai fini del presente regolamento se forniscono servizi di riparazione o di manutenzione a veicoli di un costruttore del cui sistema di distribuzione essi non sono membri.
  4. Le informazioni per la riparazione dei veicoli saranno accessibili sempre, salvo disposizione contraria a fini di manutenzione.
  5. Per fabbricare o riparare componenti OBD di ricambio, strumenti diagnostici e attrezzature di prova, i costruttori forniranno, senza discriminare, informazioni per la riparazione dei veicoli a tutti i fabbricanti/meccanici interessati di componenti, strumenti diagnostici o attrezzatura di prova.
  6. Quando chiede l'omologazione CE o nazionale, il costruttore proverà all'autorità di omologazione il rispetto del presente regolamento riguardo all'accessibilità delle informazioni per la riparazione dei veicoli e delle informazioni di cui al paragrafo 5.

Se, in quel momento, le informazioni non sono ancora disponibili o conformi al presente regolamento e ai relativi provvedimenti d'attuazione, il costruttore le fornirà entro 6 mesi dalla data dell'omologazione. Se la conformità non viene provata entro tale periodo, l'autorità d'omologazione adotterà misure adeguate per garantire la conformità, fino al ritiro dell'omologazione.

Il costruttore modifica e completa l'informazione per la riparazione dei veicoli sui propri siti web nel momento stesso in cui essa è accessibile ai meccanici autorizzati.

#### *Articolo 7*

##### *Spese di accesso alle informazioni per la riparazione dei veicoli*

1. I costruttori possono fatturare spese ragionevoli e proporzionati di accesso alle informazioni per la riparazione dei veicoli di cui al presente regolamento; le spese non sono ragionevoli né proporzionate se scoraggiano l'accesso senza tener conto dell'ampiezza dell'uso fattone dall'operatore indipendente.

2. I costruttori mettono a disposizione le informazioni per la riparazione dei veicoli su base giornaliera, mensile e annua, fatturando spese d'accesso diverse a seconda dei rispettivi periodi per i quali esso viene consentito.

*Articolo 8*  
*Provvedimenti di attuazione*

La Commissione adotta i provvedimenti necessari per attuare gli articoli 6 e 7 ai sensi della procedura di cui all'articolo 37, paragrafo 2 della direttiva [.../.../CE]. A tal fine, essa definirà le specifiche tecniche sul modo in cui sono fornite le informazioni per la riparazione dei veicoli.

## **CAPITOLO IV**

### **Obblighi degli Stati membri**

*Articolo 9*  
*Omologazione*

1. A decorrere dal [*data d'entrata in vigore*], su richiesta del costruttore, le autorità nazionali non possono, per motivi attinenti le emissioni o il consumo di carburante degli autoveicoli, rifiutare il rilascio dell'omologazione CE o nazionale a un nuovo tipo di veicolo né proibirne l'immatricolazione, la vendita o l'entrata in servizio, se il veicolo interessato soddisfa il presente regolamento e i relativi provvedimenti di attuazione.
2. A decorrere dal [*18 mesi più un giorno dopo la data d'entrata in vigore*], e dal [*30 mesi dopo la data d'entrata in vigore*] per le classi II e III della categoria N<sub>1</sub>, le autorità nazionali rifiuteranno, per i motivi attinenti le emissioni o il consumo di carburante, il rilascio dell'omologazione CE o nazionale a nuovi tipi di veicoli che non soddisfino il presente regolamento e i relativi provvedimenti di attuazione.
3. A decorrere dal [*36 mesi dopo la data d'entrata in vigore*], e dal [*48 mesi dopo la data d'entrata in vigore*] per le classi II e III della categoria N<sub>1</sub>, le autorità nazionali cesseranno di ritenere validi ai fini dell' [*articolo 25*] della direttiva [.../.../CE] i certificati di conformità relativi ai veicoli nuovi che non soddisfino il presente regolamento e i relativi provvedimenti di attuazione e, per motivi attinenti le emissioni o il consumo di carburante, ne rifiuteranno l'immatricolazione e ne vietano la vendita e l'entrata in servizio.

*Articolo 10*  
*Omologazione delle componenti di ricambio*

1. Le autorità nazionali vietano la vendita o l'installazione su un veicolo di convertitori catalitici di ricambio nuovi, destinati a veicoli omologati CE sprovvisti di sistemi diagnostici di bordo (OBD), se non sono di un tipo cui sia stata rilasciata un'omologazione ai sensi del presente regolamento.

2. In deroga al paragrafo 1, le autorità nazionali possono continuare a rilasciare estensioni dell'omologazione CE ai convertitori catalitici di ricambio alle condizioni in cui esse erano state rilasciate in origine.

#### *Articolo 11* *Incentivi finanziari*

1. Gli Stati membri possono introdurre incentivi finanziari per la produzione in serie di autoveicoli conformi al presente regolamento.

Tali incentivi saranno validi per tutti i veicoli nuovi, in vendita sul mercato di uno Stato membro, che soddisfino il presente regolamento e i relativi provvedimenti di attuazione prima delle date fissate all'articolo 9, paragrafo 3.

Essi cesseranno alle date fissate all'articolo 9, paragrafo 3.

2. Gli Stati membri possono introdurre incentivi finanziari per ammodernare i veicoli in circolazione e allinearli ai limiti d'emissione fissati dal presente regolamento e per demolire quelli che non lo soddisfano.
3. Gli incentivi finanziari di cui ai paragrafi 1 e 2 sono, per ogni tipo d'autoveicolo, inferiori al costo supplementare dei dispositivi tecnici montati per soddisfare i limiti delle emissioni fissati nell'allegato I, costo d'installazione compreso.
4. La Commissione va informata in tempo utile dei progetti per introdurre o modificare gli incentivi finanziari di cui ai paragrafi 1 e 2.

#### *Articolo 12* *Sanzioni*

Gli Stati membri fissano le norme sulle sanzioni applicabili alle infrazioni al presente regolamento e prendono le misure necessarie per garantirne l'attuazione. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificheranno tali norme alla Commissione entro 18 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento e la informeranno immediatamente di tutte le successive modifiche ad esse relative.

## **CAPITOLO V** **Disposizioni finali**

#### *Articolo 13* *Ridefinizione delle specifiche*

1. Entro [6 mesi dall'entrata in vigore] la Commissione esaminerà la necessità di ridefinire il valore limite delle emissioni di idrocarburi, di cui all'allegato I, per separare le emissioni di metano da quelle degli idrocarburi diversi dal metano.

2. Va anche studiata l'inclusione delle emissioni di metano nel calcolo delle emissioni di diossido di carbonio.
3. Se necessario, riguardo ai paragrafi 1 e 2, la Commissione provvederà:
  - a) a modificare il presente regolamento ai sensi dell'articolo 14 per ricalibrare i valori limite per gli idrocarburi indicati all'allegato I di questo regolamento;
  - b) ad adottare provvedimenti per provare, tener conto o limitare le emissioni di metano.
4. Al termine del programma UN/ECE sulla misurazione del particolato, effettuato sotto l'egida del *World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations*, la Commissione provvederà:
  - a) a modificare il presente regolamento ai sensi dell'articolo 14 per ricalibrare i valori limite indicati nell'allegato I in base alla massa di particolato e a introdurre valori limite basati sul numero di particelle in modo da stabilire un'ampia correlazione con i valori limite di massa della benzina e del gasolio.
  - b) ad adottare, ai sensi dell'articolo 37, paragrafo 2 della direttiva [.../.../CE] un metodo rivisto di misura per il particolato e un valore limite per il numero di particelle.

*Articolo 14  
Emendamenti*

Con la procedura di cui all'articolo 37, paragrafo 2, della direttiva [.../.../CE], la Commissione può emendare il presente regolamento ai sensi dell'articolo [36, paragrafi 2, 3 e 4] della stessa direttiva.

*Articolo 15  
Emendamenti alla direttiva [.../.../CE]*

Gli allegati IV, VI e XI della direttiva [.../.../CE] sono modificati conformemente all'allegato II del presente regolamento.

*Articolo 16  
Emendamenti alla direttiva 72/306/CEE*

All'articolo 1 della direttiva 72/306/CEE viene aggiunto il seguente paragrafo:

“Tuttavia, la presente direttiva non si applica ai veicoli di cui all'articolo 2 del [presente regolamento]”.

*Articolo 17*  
*Abrogazione*

1. Le direttive 70/220/CEE, 80/1268/CEE, 89/458/CEE, 91/441/CEE, 93/59/CEE, 94/12/CE, 96/69/CE, 98/69/CE e 2004/3/CE sono abrogate a decorrere da [18 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento].
2. I riferimenti alle direttive abrogate andranno intesi come riferimenti al presente regolamento.

*Articolo 18*  
*Entrata in vigore*

1. Il presente regolamento entra in vigore il terzo giorno successivo a quello della sua pubblicazione sulla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
2. Il presente regolamento si applica da [18 mesi + 1 giorno dopo l'entrata in vigore], ad eccezione degli articoli 9, paragrafo 1, e 11.
3. Se le modifiche o i provvedimenti d'attuazione di cui agli articoli 5, paragrafo 6, e 13, paragrafi 1 e 3, sono adottati dopo oltre [6 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento], le date di cui all'articolo 9, paragrafi 2 e 3, andranno sostituite con quelle indicate nelle modifiche o nei provvedimenti d'attuazione.

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

Fatto a Bruxelles,

*Per il Parlamento europeo*  
*Il Presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il Presidente*

## ALLEGATI

ALLEGATO I – Limiti d'emissione

ALLEGATO II – Modifiche della direttiva [.../.../CE]

## ALLEGATO I – Limiti d'emissione

**Tabella 1: Limiti d'emissione Euro 5**

| Categoria |     | Classe           | Massa di riferimento (MR) (kg) | Valori limite                        |     |                              |    |  |    |   |       |                            |    |                              |  |
|-----------|-----|------------------|--------------------------------|--------------------------------------|-----|------------------------------|----|--|----|---|-------|----------------------------|----|------------------------------|--|
|           |     |                  |                                | Massa del monossido di carbonio (CO) |     | Massa degli idrocarburi (HC) |    | Massa degli ossidi di azoto (NO <sub>x</sub> ) |    | Massa combinata degli idrocarburi e degli ossidi di azoto (HC + NO <sub>x</sub> ) |       | Massa del particolato (MP) |    | Numero di particelle(1) (PM) |  |
|           |     |                  |                                | L <sub>1</sub> (mg/km)               |     | L <sub>2</sub> (mg/km)       |    | L <sub>3</sub> (mg/km)                         |    | L <sub>2</sub> + L <sub>3</sub> (mg/km)   |       | L <sub>4</sub> (mg/km)     |    | L <sub>5</sub> (#/km)        |  |
|           |     |                  | AC                             | AS                                   | AC  | AS                           | AC | AS   | AC | AS  | AC(2) | AS                         | AC | AS                           |  |
| M         | —   | Tutto            | 1000                           | 500                                  | 75  | —                            | 60 | 200  | —  | 250   | 5.0   | 5.0                        |    |                              |  |
| N1        | I   | RM ≤ 1305        | 1000                           | 500                                  | 75  | —                            | 60 | 20   | —  | 250   | 5.0   | 5.0                        |    |                              |  |
|           | II  | 1305 < RM ≤ 1760 | 1810                           | 630                                  | 100 | —                            | 75 | 260  | —  | 320   | 5.0   | 5.0                        |    |                              |  |
|           | III | 1760 < RM        | 2270                           | 740                                  | 120 | —                            | 82 | 310  | —  | 380   | 5.0   | 5.0                        |    |                              |  |

Chiave: AC = motore ad accensione comandata, AS = motore ad accensione spontanea

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

(2) Le norme sulla massa del particolato nei motori ad accensione comandata si applicano solo ai veicoli con motori a iniezione diretta che funzionano parzialmente o completamente a combustione magra.



**Tabella 2 - Limite d'emissione per la prova delle emissioni per evaporazione**

|  |
|--|
| Massa delle emissioni per evaporazione (g/prova) |
| 2  |

**Tabella 3 - Limite d'emissione per le emissioni dallo scarico di monossido di carbonio e di idrocarburi dopo una prova di partenza a freddo**

| Temperatura di prova 266 K (-7°C) |        |   |   |
|-----------------------------------|--------|---|---|
| Categoria del veicolo             | Classe | Massa del monossido di carbonio (CO)<br>L <sub>1</sub> (g/km) | Massa degli idrocarburi (HC)<br>L <sub>2</sub> (g/km) |
| M                                 | —      | 15  | 1,8   |
| N1                                | I      | 15  | 1,8   |
|                                   | II     | 24  | 2,7   |
|                                   | III    | 30  | 3,2   |

**ALLEGATO II: Modifiche alla direttiva [...]/.../CE]**

La direttiva [...]/.../CE] è modificata come segue:

1. Nell'allegato IV, parte I, si sostituisce il punto 2 della tabella con quanto segue:

| Oggetto      | Riferimento all'atto normativo | Riferimento della Gazzetta ufficiale | Applicabilità |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|--------------|--------------------------------|--------------------------------------|---------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
|              |                                |                                      | M1            | M2 | M3 | N1 | N2 | N3 | O1 | O2 | O3 | O4 |
| 2. Emissioni | [...]/.../CE ]                 | L..., ..., p...                      | X             | X  | X  | X  | X  | X  |    |    |    |    |

2. Nell'allegato IV, parte I, appendice 1, si sostituisce il punto 2 della tabella con quanto segue:

|    | Oggetto   | Riferimento all'atto normativo | Riferimento della Gazzetta ufficiale | M1 |
|----|-----------|--------------------------------|--------------------------------------|----|
| 2. | Emissioni | [...]/.../CE]                  | L..., ..., p...                      | A  |

3. Nell'allegato VI, appendice 1, si sostituisce il punto 2 della tabella con quanto segue:

| Oggetto      | Riferimento all'atto normativo | Modificato da | Applicabile alle varianti |
|--------------|--------------------------------|---------------|---------------------------|
| 2. Emissioni | [...]/.../CE]                  |               |                           |

4. Nell'allegato XI, appendice 1, si sostituisce il punto 2 della tabella con quanto segue:

| N. | Oggetto   | Riferimento all'atto normativo | M1 ≤ 2.500 (1) kg | M1 > 2.500 (1) kg | M2  | M3  |
|----|-----------|--------------------------------|-------------------|-------------------|-----|-----|
| 2  | Emissioni | [...]/.../CE]                  | Q                 | G+Q               | G+Q | G+Q |

5. Nell'allegato XI, appendice 2, si sostituisce il punto 2 della tabella con quanto segue:

| N. | Oggetto   | Riferimento all'atto normativo | M1 | M2 | M3 | N1 | N2 | N3 | O1 | O2 | O3 | O4 |
|----|-----------|--------------------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 2  | Emissioni | [...]/.../CE]                  | A  | A  | A  | A  | A  | A  |    |    |    |    |

6. Nell'allegato XI, appendice 3, si sostituisce il punto 2 della tabella con quanto segue:

| N. | Oggetto   | Riferimento all'atto normativo | M2 | M3 | N1 | N2 | N3 | O1 | O2 | O3 | O4 |
|----|-----------|--------------------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 2  | Emissioni | [.../.../CE]                   | Q  | Q  | Q  | Q  | Q  |    |    |    |    |

7. Nell'allegato XI, appendice 4, si sostituisce il punto 2 della tabella con quanto segue:

| N. | Oggetto   | Riferimento all'atto normativo | Gru mobile della categoria N3 |
|----|-----------|--------------------------------|-------------------------------|
| 2  | Emissioni | [.../.../CE]                   | X                             |