



UNIONE EUROPEA

IL PARLAMENTO EUROPEO

IL CONSIGLIO

**Strasburgo, 16 gennaio 2019
(OR. en)**

**2018/0065 (COD)
LEX 1861**

**PE-CONS 65/1/18
REV 1**

**ENT 208
MI 850
ENV 772
CODEC 2020**

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO (UE) N. 168/2013 PER QUANTO RIGUARDA
L'APPLICAZIONE DELLA NORMA EURO 5 PER L'OMOLOGAZIONE DEI VEICOLI A
MOTORE A DUE O TRE RUOTE E DEI QUADRICICLI**

REGOLAMENTO (UE) 2019/...
DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 16 gennaio 2019

che modifica il regolamento (UE) n. 168/2013
per quanto riguarda l'applicazione della norma Euro 5
per l'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 114,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria²,

¹ GU C 367 del 10.10.2018, pag. 32.

² Posizione del Parlamento europeo del 29 novembre 2018 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 17 dicembre 2018.

considerando quanto segue:

- (1) In base alla relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio relativa allo studio dettagliato dell'impatto ambientale della fase Euro 5 per i veicoli di categoria L ("studio d'impatto"), eseguito a norma dell'articolo 23, paragrafo 4, del regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio¹, e tenendo conto dei problemi rilevati dalle autorità di omologazione e dai portatori di interesse nell'applicazione del regolamento, è opportuno apportare taluni chiarimenti e modifiche al regolamento (UE) n. 168/2013 al fine di garantirne la corretta applicazione.
- (2) Per quanto riguarda l'obbligo di installare un sistema diagnostico di bordo (OBD) fase II che garantisca il controllo e la segnalazione delle avarie e della degradazione del sistema di controllo delle emissioni, in base allo studio d'impatto la Commissione ha concluso che vi sono limitazioni tecniche per quanto riguarda il controllo del catalizzatore per taluni veicoli e che sono necessari ulteriori miglioramenti per garantirne la corretta applicazione. Probabilmente il sistema di controllo del catalizzatore non sarà pronto per la prima tornata della fase di emissione Euro 5, ma è previsto per il 2025. L'articolo 21 del regolamento (UE) n. 168/2013 dovrebbe quindi prevedere il tempo necessario per garantire la corretta applicazione dell'obbligo relativo al sistema OBD fase II.
- (3) Dato che i veicoli delle categorie L1e e L2e sono già esclusi dall'obbligo di essere dotati di un sistema OBD fase I, è opportuno escludere da tale obbligo i veicoli di categoria L6e che sono progettati e costruiti in base alle specifiche per ciclomotori e in piccoli volumi.

¹ Regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli (GU L 60 del 2.3.2013, pag. 52).

- (4) È necessario chiarire l'esclusione dei veicoli delle categorie L1e e L2e dall'obbligo di essere dotati di un sistema OBD fase II ed estendere tale esclusione ai quadricicli leggeri (categoria L6e) e ai motocicli delle sottocategorie enduro (L3e-AxE) e trial (L3e-AxT).
- (5) I motocicli enduro e trial hanno una vita utile breve e sono molto simili per natura e utilizzo ai quad fuoristrada pesanti (L7e-B) che sono esclusi dall'obbligo di essere dotati di un sistema OBD fase II. È pertanto opportuno estendere tale esclusione ai motocicli enduro e trial.
- (6) Nello studio d'impatto la Commissione ha concluso che la procedura di durata matematica di cui all'articolo 23, paragrafo 3, lettera c), del regolamento (UE) n. 168/2013, che prevede che i veicoli siano sottoposti a prova dopo 100 km di uso, non riflette la reale degradazione del sistema di controllo delle emissioni del veicolo durante il suo ciclo di vita. Tale metodo non dovrebbe più essere utilizzato e dovrebbe essere gradualmente eliminato entro il 2025 in modo da consentire ai portatori di interesse il tempo sufficiente per adeguarsi. Per il periodo fino al 2025, la distanza accumulata prescritta percorsa dal veicolo prima di essere sottoposto a prova dovrebbe essere aumentata per garantire l'affidabilità dei risultati di prova.

- (7) La tecnologia necessaria per soddisfare i limiti Euro 5 è già disponibile. Tuttavia, nella relazione sullo studio d'impatto la Commissione ha concluso che, per quanto riguarda la fase di emissione Euro 5, la data di applicazione dei limiti di emissione Euro 5 per taluni veicoli di categoria L (L6e-B, L2e-U, L3e-AxT e L3e-AxE) dovrà essere posticipata dal 2020 al 2024 al fine di migliorare il rapporto costi/benefici rispetto ai valori di riferimento. Inoltre i costruttori di tali veicoli, che sono soprattutto PMI, hanno bisogno di più tempo per garantire che la transizione verso sistemi di propulsione a emissioni zero, quali l'elettrificazione, sia realizzata in modo efficace sotto il profilo dei costi.
- (8) L'articolo 30 del regolamento (UE) n. 168/2013 prevede che il certificato di omologazione UE contenga, in allegato, i risultati delle prove. A fini di chiarezza, tale norma dovrebbe essere modificata per precisare che tale riferimento riguarda la scheda dei risultati di prova.
- (9) È opportuno chiarire alcune incoerenze nella data di applicazione dei valori limite del livello sonoro Euro 5 di cui all'allegato IV del regolamento (UE) n. 168/2013 al fine di garantire che gli attuali limiti di emissione (Euro 4) rimangano applicabili fino a quando non saranno stabiliti i nuovi limiti Euro 5.
- (10) Il regolamento (UE) n. 168/2013 ha conferito alla Commissione il potere di adottare atti delegati per un periodo di cinque anni, scaduto il 21 marzo 2018. Vista la necessità costante di adeguare al progresso tecnico gli elementi degli atti relativi all'omologazione o di introdurre altre modifiche in linea con i poteri conferiti, è opportuno modificare tale regolamento in modo da conferire alla Commissione il potere di adottare atti delegati per un ulteriore periodo di cinque anni, con la possibilità di proroga tacita.

- (11) Nell'interesse della certezza del diritto è opportuno chiarire e precisare il potere conferito alla Commissione di adottare atti delegati per quanto riguarda le prescrizioni tecniche relative ai sistemi diagnostici di bordo di cui al regolamento (UE) n. 168/2013.
- (12) Poiché il presente regolamento modifica il regolamento (UE) n. 168/2013 e gli obiettivi del presente regolamento non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della portata e degli effetti dell'azione in questione, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (13) È opportuno pertanto modificare di conseguenza il regolamento (UE) n. 168/2013,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (UE) n. 168/2013 è così modificato:

1) l'articolo 21 è sostituito dal seguente:

"Articolo 21

Prescrizioni generali applicabili ai sistemi diagnostici di bordo

1. I veicoli di categoria L, ad eccezione dei veicoli L1e, L2e ed L6e, devono essere dotati di un sistema OBD conforme alle prescrizioni di funzionamento e alle procedure di prova stabilite dagli atti delegati di cui al paragrafo 8, nel rispetto delle date di applicazione di cui all'allegato IV.
2. A decorrere dalle date previste al punto 1.8.1 dell'allegato IV, i veicoli delle (sotto)categorie L3e, L4e, L5e-A ed L7e-A devono essere dotati di un sistema OBD fase I che controlla eventuali avarie del sistema di controllo delle emissioni a livello di circuiti elettrici e di elettronica, segnalando quelle che determinano un superamento dei valori limite di emissione di cui all'allegato VI, parte B1.

3. A decorrere dalle date previste al punto 1.8.2 dell'allegato IV, i veicoli delle (sotto)categorie da L3e a L7e devono essere dotati di un sistema OBD fase I che controlla eventuali avarie del sistema di controllo delle emissioni a livello di circuiti elettrici e di elettronica e che attiva una segnalazione in caso di superamento dei valori limite di emissione di cui all'allegato VI, parte B1. I sistemi OBD fase I per le (sotto)categorie di veicoli in questione segnalano altresì l'attivazione di modalità operative che comportano una sensibile riduzione della coppia del motore.
4. A decorrere dalle date previste al punto 1.8.3 dell'allegato IV, i veicoli delle categorie L3e, L4e, L5e e L7e devono essere dotati di un sistema OBD fase I che controlla le eventuali avarie del sistema di controllo delle emissioni a livello di circuiti elettrici e di elettronica, e che attiva una segnalazione in caso di superamento dei valori limite di emissione di cui all'allegato VI, parte B2. I sistemi OBD fase I per le categorie di veicoli in questione segnalano altresì l'attivazione di modalità operative che comportano una sensibile riduzione della coppia del motore.
5. A decorrere dalle date previste al punto 1.8.4 dell'allegato IV, i veicoli delle (sotto)categorie L3e, L4e, L5e-A ed L7e-A devono essere dotati di un sistema OBD fase II che controlla e segnala le avarie e la degradazione del sistema di controllo delle emissioni, ad eccezione del sistema di controllo del catalizzatore, che determinano un superamento dei valori limite di emissione di cui all'allegato VI, parte B1.

6. A decorrere dalle date previste al punto 1.8.5 dell'allegato IV, i veicoli delle (sotto)categorie L3e, L4e, L5e-A ed L7e-A devono essere dotati inoltre di un sistema OBD fase II che controlla e segnala le avarie e la degradazione del sistema di controllo delle emissioni che determinano un superamento dei valori limite di emissione OBD di cui all'allegato VI, parte B2.
7. I paragrafi 5 e 6 non si applicano ai motocicli enduro di sottocategoria L3e-AxE e ai motocicli trial di sottocategoria L3e-AxT.
8. Al fine di armonizzare il sistema OBD di segnalazione delle avarie riguardanti la sicurezza funzionale o il sistema di controllo delle emissioni, oltre che per favorire una riparazione del veicolo efficiente ed efficace, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 75 integrando il presente regolamento che stabilisce le prescrizioni tecniche dettagliate relative ai sistemi diagnostici di bordo per le categorie e sottocategorie di veicoli di cui all'allegato II, C1 – Prescrizioni di costruzione e prescrizioni generali di omologazione, riga relativa al n. 11, incluse le prescrizioni per il funzionamento del sistema OBD e le procedure di prova per i punti elencati nei paragrafi da 1 a 7 del presente articolo, e alle prescrizioni tecniche dettagliate relative alla prova di tipo VIII di cui all'allegato V.";

2) all'articolo 23, paragrafo 3, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

"c) procedura di durata matematica:

Fino al 31 dicembre 2024, per ogni costituente delle emissioni, il prodotto tra il fattore di deterioramento di cui all'allegato VII, parte B, e i risultati della prova ambientale di un veicolo che ha accumulato oltre 100 km da quando è stato avviato per la prima volta all'uscita dalla catena di produzione deve essere inferiore al valore limite ambientale stabilito dall'allegato VI, parte A.

In deroga alle disposizioni del primo comma, per i nuovi tipi di veicoli a decorrere dal 1° gennaio 2020 e per i tipi esistenti di veicoli a partire dal 1° gennaio 2021 fino al 31 dicembre 2024, per ogni costituente delle emissioni il prodotto tra il fattore di deterioramento di cui all'allegato VII, parte B, e i risultati della prova delle prestazioni ambientali di un veicolo che ha accumulato oltre 2 500 km per un veicolo con una velocità massima per costruzione di < 130 km/h e 3 500 km per un veicolo con una velocità massima per costruzione \geq 130 km/h da quando è stato avviato per la prima volta all'uscita dalla catena di produzione deve essere inferiore al limite di emissioni dallo scarico di cui all'allegato VI, parte A".

3) all'articolo 30, paragrafo 1, la lettera b) è sostituita dal testo seguente:

"b) scheda dei risultati di prova;"

4) all'articolo 44, paragrafo 1, il secondo comma è sostituito dal seguente:

"Il primo comma si applica solo ai veicoli nel territorio dell'Unione muniti di omologazione UE valida al momento della loro produzione, ma non immatricolati né messi in circolazione prima della scadenza di tale omologazione UE.";

5) l'articolo 75, paragrafo 2, è sostituito dal seguente:

"2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 18, paragrafo 3, all'articolo 20, paragrafo 2, all'articolo 21, paragrafo 8, all'articolo 22, paragrafi 5 e 6, all'articolo 23, paragrafi 6 e 12, all'articolo 24, paragrafo 3, all'articolo 25, paragrafo 8, all'articolo 32, paragrafo 6, all'articolo 33, paragrafo 6, all'articolo 50, paragrafo 4, all'articolo 54, paragrafo 3, all'articolo 57, paragrafo 12, all'articolo 65 e all'articolo 74 è conferito alla Commissione per un periodo di *cinque* anni a decorrere dal 22 marzo 2013. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di cinque anni, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere entro il 22 giugno 2022 e nove mesi prima della scadenza di ogni periodo successivo di cinque anni.";

6) gli allegati II, IV, V e VI sono modificati conformemente all'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

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

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

Fatto a Strasburgo,

Per il Parlamento europeo

Il presidente

Per il Consiglio

Il presidente

ALLEGATO

Gli allegati II, IV, V e VI sono modificati come segue:

- 1) all'allegato II, sezione C1, alla riga relativa al n. 11, il segno "X" è soppresso per le sottocategorie L6e-A e L6e-B;
- 2) nell'allegato IV, la tabella è così modificata:
 - a) i punti 1.1.2.1, 1.1.2.2 e 1.1.2.3 sono sostituiti dai seguenti:

"1.1.2.1.	Euro 4: Allegato VI A1	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020; per L2e-U e L6e-B: 31.12.2024
1.1.2.2.	Euro 4: Allegato VI A1	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020; per L3e- AxE e L3e-AxT 31.12.2024
1.1.2.3.	Euro 5: Allegato VI A2	L1e-L7e	1.1.2020; per L2e-U, L3e-AxE, L3e-AxT e L6e-B: 1.1.2024	1.1.2021; per L2e-U, L3e-AxE, L3e-AxT e L6e-B: 1.1.2025	";

b) i punti 1.8.1, 1.8.2 e 1.8.3 sono sostituiti dai seguenti:

"1.8.1	Prescrizioni funzionali OBD fase I	L3e, L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
	Procedura di prova ambientale OBD fase I (prova di tipo VIII)				
	Valori limite della prova ambientale OBD fase I, allegato VI B1				
1.8.2	Prescrizioni funzionali OBD fase I, compresa ogni modalità operativa che riduce significativamente la coppia del motore	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2020	1.1.2021	31.12.2024
	Procedura di prova ambientale OBD fase I (prova di tipo VIII)				
	Valori limite della prova ambientale OBD fase I, allegato VI B1				
1.8.3	Prescrizioni funzionali OBD fase I, compresa ogni modalità operativa che riduce significativamente la coppia del motore	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2024	1.1.2025	";
	Procedura di prova ambientale OBD fase I (prova di tipo VIII)				
	Valori limite della prova ambientale OBD fase I, allegato VI B2				

c) sono inseriti i seguenti punti:

"1.8.4	Prescrizioni funzionali OBD fase II ad eccezione del controllo del catalizzatore	L3e (esclusi L3e-AxE e L3e-AxT), L4e,	1.1.2020	1.1.2021	31.12.2024
	Procedura di prova ambientale OBD fase II (prova di tipo VIII)	L5e-A, L7e-A			
	Valori limite della prova ambientale OBD fase II, allegato VI (B1)				
1.8.5	Prescrizioni funzionali OBD fase II,	L3e (esclusi L3e-AxE e L3e-AxT), L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2024	1.1.2025	";
	Procedura di prova ambientale OBD fase II (prova di tipo VIII),				
	Valori limite della prova ambientale OBD fase II, allegato VI B2				

d) i punti 1.9.1. e 1.9.2. sono sostituiti dai seguenti:

"1.9.1	Procedura di prova del livello sonoro e valori limite, allegato VI D	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.9.2	Procedura di prova del livello sonoro e valori limite ⁽³⁾ , allegato VI D	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	";

e) il punto 1.9.4 è sostituito dal seguente:

"1.9.4	Regolamenti UNECE n. 9, 41, 63, 92 e nuovi valori limite associati proposti dalla Commissione	L1e-L7e			".
--------	---	---------	--	--	----

3) all'allegato V, sezione B, il contenuto della casella nella prima colonna, seconda riga, è sostituito dal seguente:

"Prova di tipo I (¹⁹) Massa di particolati (solo Euro 5)";

4) l'allegato IV è così modificato:

"a) nella sezione B1, la prima riga relativa alla categoria di veicoli "L6e-A" è soppressa;

b) nella sezione B2, alla prima riga:

i) i termini: "L3e-L7e (⁶)" sono sostituiti dai termini seguenti:

"L3e, L4e, L5e, L7e"

ii) i termini: "Tutti i veicoli della categoria L ad eccezione della categoria L1e e L2e" sono sostituiti dai termini seguenti:

"Tutti i veicoli della categoria L ad eccezione della categoria L1e, L2e e L6e".
