

## REGOLAMENTO (UE) N. 143/2013 DELLA COMMISSIONE

del 19 febbraio 2013

**che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione per quanto riguarda la determinazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli sottoposti ad omologazione in più fasi**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 5, paragrafo 3,

vista la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (direttiva quadro) <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 39, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 715/2007 fissa requisiti tecnici comuni per l'omologazione di veicoli a motore e parti di ricambio riguardo alle loro emissioni e fissa norme sulla conformità in servizio, sulla durata dei dispositivi di controllo dell'inquinamento, sui sistemi diagnostici di bordo (OBD), sulla misurazione del consumo di carburante e sull'accessibilità delle informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo.
- (2) Il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione, del 18 luglio 2008, recante attuazione e modifica del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo <sup>(3)</sup> fissa le disposizioni amministrative per il controllo della conformità dei veicoli per quanto riguarda le emissioni di CO<sub>2</sub> e stabilisce i requisiti per la misurazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del consumo di carburante di tali veicoli.
- (3) Il regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2011, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni dei veicoli commerciali leggeri nuovi nell'ambito dell'approccio integrato dell'Unione finalizzato a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli leggeri <sup>(4)</sup>, stabilisce l'obbligo di istituire una

procedura che consenta di ottenere valori rappresentativi delle emissioni di CO<sub>2</sub>, del rendimento energetico dei combustibili e della massa dei veicoli completati, garantendo nel contempo che il costruttore del veicolo di base possa accedere tempestivamente ai dati sulla massa e sulle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> del veicolo completato.

- (4) A norma del regolamento (UE) n. 510/2011, le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> dei veicoli completati devono essere attribuite al costruttore del veicolo di base. Al momento di stabilire la procedura di controllo per garantire che i valori delle emissioni di CO<sub>2</sub>, il rendimento energetico dei combustibili e la massa dei veicoli completati siano rappresentativi, è opportuno, se del caso, fissare il metodo per determinare la massa e i valori di CO<sub>2</sub> in base ad una tabella di valori di CO<sub>2</sub> corrispondenti a diverse categorie di peso inziale finale o in base ad un solo valore di CO<sub>2</sub> derivato dalla massa del veicolo di base unitamente a una massa aggiunta standard differenziata per classe N<sub>1</sub>.
- (5) Sulla base di tali metodi alternativi, indicati nella parte B, punto 7, dell'allegato II del regolamento (UE) n. 510/2011, sono state considerate e valutate, in termini di accuratezza, rappresentatività e fattibilità, diverse opzioni. L'opzione che prevede la verifica del veicolo di base con un unico valore di massa stimato, in cui la componente corrispondente alla carrozzeria è calcolata applicando una formula polinomiale dipendente dalla massa di riferimento del veicolo di base, presenta il miglior equilibrio tra accuratezza per quanto riguarda la determinazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> del veicolo completato, i costi correlati e la facilità di attuazione.
- (6) Al fine di garantire un monitoraggio adeguato ed efficace dei risultati ottenuti dalle case automobilistiche nel ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> a norma del regolamento (UE) n. 510/2011, è necessario inserire le informazioni pertinenti nel certificato di conformità.
- (7) Occorre prevedere un periodo di tempo sufficiente a permettere ai costruttori e alle autorità nazionali di adeguare le loro procedure alle nuove norme.
- (8) Alla luce dell'esperienza acquisita con l'applicazione della procedura per determinare le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli completati e per monitorare tali emissioni, è opportuno riesaminare la procedura e valutare la rappresentatività delle emissioni di CO<sub>2</sub>, nonché l'efficacia e l'accuratezza del monitoraggio di tali emissioni, al più tardi entro la fine del 2016.

<sup>(1)</sup> GU L 171 del 29.6.2007, pag. 1.<sup>(2)</sup> GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.<sup>(3)</sup> GU L 199 del 28.7.2008, pag. 1.<sup>(4)</sup> GU L 145 del 31.5.2011, pag. 1.