

REGOLAMENTO (UE) N. 459/2012 DELLA COMMISSIONE**del 29 maggio 2012****che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 6)****(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 ⁽¹⁾, 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) ⁽²⁾, in particolare l'articolo 39, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 715/2007 e 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 e Euro 6) e all'ottenimento di informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo ⁽³⁾, stabiliscono le prescrizioni tecniche 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) In conformità del regolamento (CE) n. 715/2007, è obbligatorio definire un numero standard di particelle (PN) per l'omologazione dei veicoli con motore ad accensione comandata secondo le norme Euro 6.
- (3) Le particelle emesse dai veicoli si possono depositare negli alveoli polmonari dell'uomo e possono condurre a malattie respiratorie e cardiovascolari e a una maggiore mortalità. Pertanto è nel pubblico interesse disporre di un elevato livello di protezione da tali particelle.

- (4) Per misurare le emissioni di particelle dei veicoli ad accensione comandata, viene attualmente utilizzato il protocollo di misurazione PMP (Particulate Measurement Programme) elaborato per i veicoli a motore diesel. Tuttavia, è comprovato che la gamma di dimensioni e le composizioni chimiche delle emissioni di particelle dei motori ad accensione comandata possono discostarsi da quelle dei veicoli a motore diesel. Occorre tenere costantemente sotto controllo la gamma di dimensioni e la composizione chimica delle particelle, nonché l'efficacia dell'attuale tecnica di misurazione per controllare le emissioni di particelle nocive. In futuro potrebbe rendersi necessaria una revisione di tale metodo di misurazione per i veicoli con motore ad accensione comandata.

- (5) In base alle conoscenze odierne, il livello di particelle emesse dai motori convenzionali a iniezione indiretta (port fuel injection, PFI), che iniettano il combustibile nei collettori di aspirazione o negli orifizi d'ingresso piuttosto che direttamente nella camera di combustione, è basso. Sembra quindi giustificato limitare per il momento l'azione normativa ai veicoli con motori a iniezione diretta, pur seguitando a condurre ulteriori ricerche e controllare il livello delle emissioni di particolato di tutti i motori ad accensione comandata, in particolare per quanto riguarda la gamma di dimensioni e la composizione chimica delle particelle emesse nonché le emissioni nelle condizioni reali di guida. La Commissione dovrebbe inoltre proporre ulteriori provvedimenti normativi ove necessario, anche tenendo conto della quota di mercato futura dei motori PFI.

- (6) Il regolamento (CE) n. 692/2008 ha fissato un valore limite per il numero di particelle emesse pari a 6×10^{11} #/km per i veicoli diesel Euro 6. A norma del principio della legislazione tecnologicamente neutrale, il corrispondente valore limite per i veicoli ad accensione comandata Euro 6 dovrebbe essere analogo, in quanto non vi sono elementi per ritenere che le particelle emesse da tali motori presentino una tossicità specifica inferiore rispetto al particolato emesso dai motori diesel.

- (7) «Filtri antiparticolato per benzina» (gasoline particulate filters, GPF), tecnologie di post-trattamento efficaci per indurre le particelle emesse dai veicoli ad accensione comandata, dovrebbero poter essere integrati in alcuni veicoli Euro 6 a un costo ragionevole. Inoltre è probabile che, nell'arco dei tre anni successivi all'entrata in vigore dei motori Euro 6 obbligatori, nei termini stabiliti all'articolo 10 del regolamento (CE) n. 715/2007, una simile riduzione del numero di particelle emesse possa essere

⁽¹⁾ GU L 171 del 29.6.2007, pag. 1.⁽²⁾ GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.⁽³⁾ GU L 199 del 28.7.2008, pag. 1.

raggiunta con dispositivi interni al motore a costi sostanzialmente inferiori per molte applicazioni. Qualsiasi dispositivo nel motore deve essere applicabile a tutte le condizioni di funzionamento del motore, onde garantire che, in assenza di dispositivi di post-trattamento, i livelli delle emissioni nelle condizioni reali di guida non peggiorino.

- (8) Al fine di consentire lo sviluppo di tutte le tecnologie necessarie nonché di accordare un adeguato periodo di tempo per l'adeguamento, è opportuno adottare un approccio in due fasi, la seconda delle quali preveda l'applicazione dei valori limite per i veicoli diesel Euro 6 basati sul numero di particelle anche ai veicoli a iniezione diretta ad accensione comandata.
- (9) È necessario prestare attenzione alle emissioni di particelle dei veicoli ad accensione comandata nelle condizioni reali di guida, nonché allo sviluppo delle rispettive procedure di prova. La Commissione è tenuta a sviluppare e a introdurre le relative procedure di misurazione al più tardi tre anni dopo l'entrata in vigore della norma Euro 6.
- (10) La Commissione dovrebbe controllare l'impatto delle misure di abbattimento del numero di particelle nelle emissioni di CO₂ dei veicoli ad accensione comandata.
- (11) A norma dell'articolo 4, paragrafo 7, del regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione, i veicoli rientranti nel suo ambito d'applicazione possono essere omologati unicamente in applicazione delle norme di emissione Euro 6 dopo l'introduzione dei valori limite per i sistemi diagnostici di bordo (OBD). L'OBD rappresenta un importante strumento per individuare malfunzionamenti nei dispositivi antinquinamento.
- (12) Nella sua comunicazione 2008/C 182/08 relativa all'applicazione e ai futuri sviluppi della legislazione comunitaria riguardante le emissioni dei veicoli commerciali leggeri e l'accesso a informazioni per la riparazione e la manutenzione (Euro 5 e 6) ⁽¹⁾, la Commissione ha suggerito una serie di soglie OBD, che riflettono largamente quelle applicate alla maggior parte dei veicoli commerciali leggeri negli Stati Uniti e in Canada a partire dal 2013, dove gran parte dei sistemi OBD dei veicoli soddisfa la legislazione voluta dal *California Air Resources Board* (CARB). L'allineamento dei requisiti dell'Unione a quelli degli Stati Uniti persegue gli obiettivi di armonizzazione internazionale nonché un livello elevato di protezione ambientale.
- (13) Le prescrizioni OBD negli Stati Uniti sono tuttavia tecnologicamente molto impegnative per i costruttori di autoveicoli che non esportano negli Stati Uniti. Pertanto, è opportuno prevedere un periodo iniziale di tre anni con prescrizioni OBD meno rigorose, concedendo al settore un periodo di tempo più lungo per adeguarsi.

- (14) È opportuno che i valori limite OBD definitivi per l'Euro 6 in materia di CO, NMHC e PM previsti dal regolamento (CE) n. 692/2008 siano meno rigorosi rispetto ai valori proposti nella comunicazione 2008/C 182/08, alla luce di specifiche difficoltà tecniche in tali aree. Inoltre, lo stesso regolamento non prevede l'adozione di valori limite OBD per l'Euro 6 in termini di numeri di particelle.
- (15) In una fase successiva, si dovrebbero valutare le esigenze ambientali, la fattibilità tecnica e il rapporto costo/benefici di valori limite OBD più rigorosi applicabili all'Euro 6 in termini di CO e NMHC, nonché la possibilità di fissare un valore limite OBD per l'Euro 6 in termini di numero di particelle. Qualsiasi conseguente modifica delle prescrizioni regolamentari in materia dovrebbe essere apportata concedendo al settore un adeguato periodo di tempo per l'adeguamento. Considerata la complessità dei sistemi OBD, tale periodo di tempo per l'adeguamento corrisponde in genere a tre-quattro anni.
- (16) I regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 692/2008 vanno pertanto modificati di conseguenza.
- (17) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del Comitato tecnico veicoli a motore,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

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

1. All'articolo 3, alla fine del punto 17, il punto va sostituito da un punto e virgola.
2. All'articolo 3 è aggiunto il seguente punto 18:

«18. "motore ad iniezione diretta": motore che può operare in una modalità in cui il carburante è immesso nell'aria di aspirazione dopo che l'aria è stata convogliata attraverso le valvole di aspirazione.»
3. All'articolo 10 è aggiunto il seguente paragrafo 7:

«7. Fino a tre anni dopo le date di applicazione di cui ai paragrafi 4 e 5 per le nuove omologazioni e l'immatricolazione, la vendita o la messa in circolazione di nuovi veicoli e a scelta del fabbricante, un limite all'emissione del numero di particelle pari a 6×10^{12} #/km è applicato ai veicoli a iniezione diretta ad accensione comandata.»
4. L'allegato I è modificato a norma dell'allegato I del presente regolamento.

⁽¹⁾ GU C 182 del 19.7.2008, pag. 17.

Articolo 2

Il regolamento (CE) n. 692/2008 è così modificato:

1. All'articolo 4, il paragrafo 7 è soppresso.
2. Gli allegati I, XI e XVI sono modificati a norma dell'allegato II del presente regolamento.

Articolo 3

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

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

Fatto a Bruxelles, il 29 maggio 2012

Per la Commissione
Il presidente
José Manuel BARROSO

Modifiche al regolamento (CE) n. 715/2007

L'allegato I del regolamento (CE) n. 715/2007 è così modificato:

1) il testo alla seconda riga dell'ultima colonna della tabella 1 (Limiti d'emissione Euro 5) è sostituito da quanto segue:

«Numero di particelle (PN);»

2) la tabella 2 è sostituita dalla seguente:

«Tabella 2

Limiti d'emissione Euro 6

		Massa di riferimento (RM) (kg)	Valori limite													
			Massa del monossido di carbonio (CO)		Massa degli idrocarburi totali (THC)		Massa degli idrocarburi non metanici (NMHC)		Massa degli ossidi di azoto (NO _x)		Massa combinata degli idrocarburi e degli ossidi di azoto (THC + NO _x)		Massa del particolato (PM) ⁽¹⁾		Numero di particelle (PN)	
			L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₂ + L ₄ (mg/km)		L ₅ (mg/km)		L ₆ (#/km)	
Categoria	Classe		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI ⁽²⁾ ⁽³⁾	CI
M	—	Tutte	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	6,0 × 10 ¹¹	6,0 × 10 ¹¹
N ₁	I	RM ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	6,0 × 10 ¹¹	6,0 × 10 ¹¹
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	4,5	4,5	6,0 × 10 ¹¹	6,0 × 10 ¹¹
	III	1 760 < RM	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	6,0 × 10 ¹¹	6,0 × 10 ¹¹
N ₂	—	Tutte	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	6,0 × 10 ¹¹	6,0 × 10 ¹¹

Legenda: PI = motore ad accensione comandata (Positive Ignition), CI = motore ad accensione spontanea (Compression Ignition)

⁽¹⁾ Un limite della massa del particolato emesso pari a 5,0 mg/km si applica ai veicoli omologati a norma dei limiti d'emissione di questa tabella con il precedente metodo di misurazione della massa del particolato, prima dell'1.9.2011.

⁽²⁾ I limiti relativi alla massa del particolato e al numero di particelle dei veicoli con motore ad accensione comandata si applicano solo ai veicoli con motore a iniezione diretta.

⁽³⁾ Fino a tre anni dopo la data di cui all'articolo 10, paragrafi 4 e 5, rispettivamente per le nuove omologazioni e i veicoli nuovi, un limite di emissione del numero di particelle pari a 6,0 × 10¹² #/km si applica ai veicoli Euro 6 PI a iniezione diretta su richiesta del fabbricante. Al più tardi a tale data si applica un metodo di prova per l'omologazione atto a garantire l'effettiva limitazione del numero di particelle emesse dai veicoli nelle condizioni reali di guida.»

ALLEGATO II

Modifiche al regolamento (CE) n. 692/2008

Il regolamento (CE) n. 692/2008 è così modificato:

1) l'appendice 6 dell'allegato I è modificata come segue:

a) al punto 1., la seconda frase è sostituita dalla seguente:

«Tale numero è seguito da uno o più caratteri che corrispondono alle diverse categorie secondo la tabella 1.»;

b) la tabella 1 è sostituita dalla seguente:

«Tabella 1

Carattere	Norma relativa alle emissioni	Norma OBD	Categoria e classe di veicolo	Motore	Data di applicazione: nuovi tipi	Data di applicazione: nuovi veicoli	Ultima data di immatricolazione
A	Euro 5a	Euro 5	M, N ₁ classe I.	PI, CI	1.9.2009	1.1.2011	31.12.2012
B	Euro 5a	Euro 5	M ₁ per specifiche esigenze sociali (tranne M ₁ G)	CI	1.9.2009	1.1.2012	31.12.2012
C	Euro 5a	Euro 5	M ₁ G per specifiche esigenze sociali	CI	1.9.2009	1.1.2012	31.8.2012
D	Euro 5a	Euro 5	N ₁ classe II	PI, CI	1.9.2010	1.1.2012	31.12.2012
E	Euro 5a	Euro 5	N ₁ classe III, N ₂	PI, CI	1.9.2010	1.1.2012	31.12.2012
F	Euro 5b	Euro 5	M, N ₁ classe I.	PI, CI	1.9.2011	1.1.2013	31.12.2013
G	Euro 5b	Euro 5	M ₁ per specifiche esigenze sociali (tranne M ₁ G)	CI	1.9.2011	1.1.2013	31.12.2013
H	Euro 5b	Euro 5	N ₁ classe II	PI, CI	1.9.2011	1.1.2013	31.12.2013
I	Euro 5b	Euro 5	N ₁ classe III, N ₂	PI, CI	1.9.2011	1.1.2013	31.12.2013
J	Euro 5b	Euro 5+	M, N ₁ classe I.	PI, CI	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2015
K	Euro 5b	Euro 5+	M ₁ per specifiche esigenze sociali (tranne M ₁ G)	CI	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2015
L	Euro 5b	Euro 5+	N ₁ classe II	PI, CI	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2016

Carattere	Norma relativa alle emissioni	Norma OBD	Categoria e classe di veicolo	Motore	Data di applicazione: nuovi tipi	Data di applicazione: nuovi veicoli	Ultima data di immatricolazione
M	Euro 5b	Euro 5+	N ₁ classe III, N ₂	PI, CI	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2016
N	Euro 6a	Euro 6-	M, N ₁ classe I	CI			31.12.2012
O	Euro 6a	Euro 6-	N ₁ classe II	CI			31.12.2012
P	Euro 6a	Euro 6-	N ₁ classe III, N ₂	CI			31.12.2012
Q	Euro 6b	Euro 6-	M, N ₁ classe I	CI			31.12.2013
R	Euro 6b	Euro 6-	N ₁ classe II	CI			31.12.2013
S	Euro 6b	Euro 6-	N ₁ classe III, N ₂	CI			31.12.2013
T	Euro 6b	Euro 6-plus IUPR	M, N ₁ classe I	CI			31.8.2015
U	Euro 6b	Euro 6-plus IUPR	N ₁ classe II	CI			31.8.2016
V	Euro 6b	Euro 6-plus IUPR	N ₁ classe III, N ₂	CI			31.8.2016
W	Euro 6b	Euro 6-1	M, N ₁ classe I	PI, CI	1.9.2014	1.9.2015	31.8.2018
X	Euro 6b	Euro 6-1	N ₁ classe II	PI, CI	1.9.2015	1.9.2016	31.8.2019
Y	Euro 6b	Euro 6-1	N ₁ classe III, N ₂	PI, CI	1.9.2015	1.9.2016	31.8.2019
ZA	Euro 6c	Euro 6-2	M, N ₁ classe I	PI, CI	1.9.2017	1.9.2018	
ZB	Euro 6c	Euro 6-2	N ₁ classe II	PI, CI	1.9.2018	1.9.2019	
ZC	Euro 6c	Euro 6-2	N ₁ classe III, N ₂	PI, CI	1.9.2018	1.9.2019	

Carattere	Norma relativa alle emissioni	Norma OBD	Categoria e classe di veicolo	Motore	Data di applicazione: nuovi tipi	Data di applicazione: nuovi veicoli	Ultima data di immatricolazione
ZX	n.a.	n.a.	Tutti i veicoli	a batteria interamente elettrica	1.9.2009	1.1.2011	
ZY	n.a.	n.a.	Tutti i veicoli	celle a combustibile interamente elettriche	1.9.2009	1.1.2011	
ZZ	n.a.	n.a.	Tutti i veicoli che usano certificati conformemente al punto 2.1.1 dell'allegato I	PI, CI	1.9.2009	1.1.2011	

Legenda:

Norma emissioni «Euro 5a» = non comprende il procedimento di misurazione riveduto per il particolato, le prescrizioni relative al numero di particelle e le prove relative alle emissioni a bassa temperatura per i veicoli policarburante alimentati a biocarburante;
 Norma emissioni «Euro 5b» = prescrizioni complete in materia di emissioni Euro 5, compreso il procedimento di misurazione riveduto per il particolato, le prescrizioni relative al numero di particelle per i veicoli con motore ad accensione spontanea e le prove relative alle emissioni a bassa temperatura per i veicoli policarburante alimentati a biocarburante;

Norma emissioni «Euro 6a» = non comprende il procedimento di misurazione riveduto per il particolato, le prescrizioni relative al numero di particelle e le prove relative alle emissioni a bassa temperatura per i veicoli policarburante alimentati a biocarburante;
 Norma emissioni «Euro 6b» = prescrizioni in materia di emissioni Euro 6, compreso il procedimento di misurazione riveduto per il particolato, le prescrizioni relative al numero di particelle (valori preliminari per i veicoli con motore ad accensione comandata) e le prove relative alle emissioni a bassa temperatura per i veicoli policarburante alimentati a biocarburante;

Norma emissioni «Euro 6c» = prescrizioni complete in materia di emissioni Euro 6, vale a dire prescrizioni in materia di emissioni Euro 6b e norme definitive per il numero di particelle dei veicoli ad accensione comandata;

Norma OBD «Euro 5» = prescrizioni di base OBD Euro 5, esclusi IUPR (rapporto di efficienza in uso), monitoraggio di NOx per i veicoli a benzina e valori limite più severi per il PM per i veicoli diesel;

Norma OBD «Euro 5+» = comprende IUPR (rapporto di efficienza in uso) meno severo, monitoraggio degli NOx per i veicoli a benzina e valori limite più severi per il PM per i veicoli diesel;

Norma OBD «Euro 6-» = valori limite OBD meno severi;

Norma OBD «Euro 6- più IUPR» = comprende valori limite meno severi per l'OBD e IUPR (rapporto di efficienza in uso) meno severo;

Norma OBD «Euro 6-1» = prescrizioni complete OBD Euro 6, ma con valori limite OBD preliminari come definiti al punto 2.3.4 dell'allegato XI e parzialmente meno severi per IUPR;

Norma OBD «Euro 6-2» = prescrizioni complete OBD Euro 6 ma con valori limite OBD definitivi come stabiliti al punto 2.3.4 dell'allegato XI.;

2) L'allegato XI è così modificato:

a) sono inseriti i seguenti punti 2.3.3 e 2.3.4:

«2.3.3. I valori limite per l'OBD da applicarsi ai veicoli omologati conformemente ai limiti d'emissione Euro 6 stabiliti alla tabella 2, dell'allegato I, del regolamento (CE) n. 715/2007 a decorrere da 3 anni dopo le date di cui all'articolo 10, paragrafo 4, e all'articolo 10, paragrafo 5, dello stesso regolamento, sono indicati nella seguente tabella:

Valori limite definitivi per l'OBD — Euro 6

Categoria	Classe	Massa di riferimento (RM) (kg)	Massa del monossido di carbonio		Massa degli idrocarburi non metanici		Massa degli ossidi di azoto		Massa del particolato		Numero di particelle	
			(CO) (mg/km)	(CO) (mg/km)	(NMHC) (mg/km)	(NMHC) (mg/km)	(NOx) (mg/km)	(NOx) (mg/km)	(PM) (mg/km)	(PM) (mg/km)	(PN) (#/km)	(PN) (#/km)
			PI	CI	PI	CI	PI	CI	CI	PI	CI	PI
M	—	Tutte	1 900	1 750	170	290	90	140	12	12		
N ₁ ⁽³⁾	I	RM ≤ 1 305	1 900	1 750	170	290	90	140	12	12		

Categoria	Classe	Massa di riferimento (RM) (kg)	Massa del monossido di carbonio		Massa degli idrocarburi non metanici		Massa degli ossidi di azoto		Massa del particolato		Numero di particelle	
			(CO) (mg/km)		(NMHC) (mg/km)		(NOx) (mg/km)		(PM) (mg/km)		(PN) (#/km)	
			PI	CI	PI	CI	PI	CI	CI	PI	CI	PI
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	3 400	2 200	225	320	110	180	12	12		
	III	1 760 < RM	4 300	2 500	270	350	120	220	12	12		
N ₂	—	Tutte	4 300	2 500	270	350	120	220	12	12		

Legenda: PI = motore ad accensione comandata (Positive Ignition), CI = motore ad accensione spontanea (Compression Ignition)

Nota esplicativa

I limiti OBD stabiliti nella tabella sono soggetti a un riesame della Commissione in data 1° settembre 2014. Qualora tali limiti non risultino tecnicamente attuabili, i rispettivi valori o il termine perentorio di applicazione saranno modificati di conseguenza, tenuto conto degli effetti di altre nuove prescrizioni e prove che saranno introdotte per i veicoli Euro 6. Se il riesame metterà in luce esigenze ambientali, oltre alla fattibilità tecnica e a un vantaggio netto in termini monetari, sarà necessario adottare valori più rigorosi e introdurre valori limite OBD per il numero di particelle o, ove del caso, per gli altri inquinanti regolamentati. In tale processo, sarà necessario concedere al settore un adeguato periodo di tempo per introdurre gli sviluppi tecnici.

- 2.3.4. Fino a tre anni dopo le date di cui all'articolo 10, paragrafi 4 e 5, del regolamento (CE) n. 715/2007, rispettivamente per le nuove omologazioni e i veicoli nuovi, i seguenti limiti massimi OBD sono applicati ai veicoli omologati conformemente ai limiti di emissione Euro 6 di cui alla tabella 2, dell'allegato I, del regolamento (CE) n. 715/2007, a scelta del fabbricante:

Valori limiti preliminari per l'OBD — Euro 6

Categoria	Classe	Massa di riferimento (RM) (kg)	Massa del monossido di carbonio		Massa degli idrocarburi non metanici		Massa degli ossidi di azoto		Massa del particolato	
			(CO) (mg/km)		(NMHC) (mg/km)		(NOx) (mg/km)		(PM) (mg/km)	
			PI	CI	PI	CI ⁽²⁾	PI	CI	CI	PI
M	—	Tutte	1 900	1 750	170	290	150	180	25	25
N ₁ ⁽³⁾	I	RM ≤ 1 305	1 900	1 750	170	290	150	180	25	25
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	3 400	2 200	225	320	190	220	25	25
	III	1 760 < RM	4 300	2 500	270	350	210	280	30	30
N ₂	—	Tutte	4 300	2 500	270	350	210	280	30	30

Legenda: PI = motore ad accensione comandata (Positive Ignition), CI = motore ad accensione spontanea (Compression Ignition);

- b) il punto 2.14 è sostituito da quanto segue:

«2.14. contrariamente a quanto stabilito al punto 3.3.5 dell'allegato 11 del regolamento UN/ECE n. 83, i seguenti dispositivi devono essere controllati in caso di guasto o di rimozione, qualora questi comportino il superamento dei limiti d'emissione applicabili:

— a partire dal 1° settembre 2011, una trappola del particolato nei motori ad accensione spontanea, installata come entità tecnica o integrata in un dispositivo combinato per il controllo delle emissioni,

- per i veicoli certificati sulla base dei valori limite per l'OBD indicati nelle tabelle di cui ai punti da 2.3.3 o 2.3.4, un sistema di post-trattamento degli NOx installato nei motori ad accensione spontanea come entità tecnica o integrato in un dispositivo combinato per il controllo delle emissioni;
- per i veicoli certificati sulla base dei valori limite per l'OBD indicati nelle tabelle di cui ai punti da 2.3.3 o 2.3.4, i catalizzatori ossidanti per il diesel (diesel oxidation catalyst, DOC) installati nei motori ad accensione spontanea come entità tecniche o integrati in un dispositivo combinato per il controllo delle emissioni.

I dispositivi di cui al primo comma saranno inoltre monitorati per rilevare eventuali guasti che provocherebbero il superamento dei valori limite applicabili per l'OBD.»;

c) al punto 3.1.5 dell'appendice 1 è aggiunta la seguente frase:

«Per le nuove omologazioni e i nuovi veicoli, il monitoraggio di cui al punto 2.9 del presente allegato prevede un IUPR maggiore o uguale a 0,1 fino a tre anni dopo le date di cui all'articolo 10, paragrafi 4 e 5, del regolamento (CE) n. 715/2007, rispettivamente.»;

3) nell'allegato XVI, il punto 6.2 è sostituito da quanto segue:

«6.2. Il fabbricante dimostra che l'uso dei sensori di cui al punto 6.1 e di qualsiasi altro sensore nel veicolo determina l'attivazione del sistema di avvertimento del conducente di cui al punto 3, la visualizzazione di un messaggio di avvertimento adeguato (ad esempio "emissioni troppo elevate: controllare urea", "emissioni troppo elevate: controllare AdBlue", "emissioni troppo elevate: controllare reagente") e l'attivazione del sistema persuasivo del conducente di cui al punto 8.3, quando si verificano le situazioni di cui ai punti 4.2, 5.4 o 5.5.

Ai fini del presente punto, si presume il verificarsi di queste situazioni:

- nel caso di veicoli omologati per i limiti d'emissione Euro 5 di cui alla tabella 1, dell'allegato I, del regolamento (CE) n. 715/2007, se viene superato il limite d'emissioni NOx applicabile di detta tabella, moltiplicato per un fattore di 1,5;
- nel caso di veicoli omologati per i limiti d'emissione Euro 6 di cui alla tabella 2, dell'allegato I, del regolamento (CE) n. 715/2007, se viene superato il limite d'emissioni NOx della soglia OBD applicabile delle tabelle di cui ai punti 2.3.2, 2.3.3 e 2.3.4 dell'allegato XI.

Le emissioni NOx durante la prova per dimostrare la conformità a tali prescrizioni non devono superare di oltre il 20 % i valori di cui al secondo paragrafo.»
