

II

(Atti non legislativi)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO (UE) N. 64/2012 DELLA COMMISSIONE

del 23 gennaio 2012

che modifica il regolamento (UE) n. 582/2011 recante attuazione e modifica del regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le emissioni dei veicoli pesanti (euro VI)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2009, relativo all'omologazione dei veicoli a motore e dei motori riguardo alle emissioni dei veicoli pesanti (Euro VI) e all'accesso alle informazioni sulla riparazione e manutenzione del veicolo e che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 e la direttiva 2007/46/CE e che abroga le direttive 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE⁽¹⁾, e in particolare l'articolo 4, paragrafo 3, l'articolo 5, paragrafo 4, l'articolo 6, paragrafo 2 e l'articolo 12,

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 7,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 595/2009 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) Ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 15, del regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione, del 25 maggio 2011, recante attuazione e modifica del regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio

per quanto riguarda le emissioni dei veicoli pesanti (Euro VI) e recante modifica degli allegati I e III della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁽³⁾, i veicoli e i motori devono essere omologati ai sensi del regolamento (CE) n. 595/2009, e relative disposizioni di attuazione, solo dopo che siano state adottate procedure di misurazione del numero di particelle di cui all'allegato I del regolamento (CE) n. 595/2009, eventuali disposizioni specifiche rese necessarie riguardo ai motori a regolazione multipla e disposizioni di attuazione dell'articolo 6 del regolamento (CE) n. 595/2009. È pertanto opportuno modificare il regolamento (UE) n. 582/2011 al fine di includervi le disposizioni di cui sopra.

- (3) Ai sensi dell'articolo 6 del regolamento (CE) n. 595/2009, gli articoli 6 e 7 del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento 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⁽⁴⁾, si applicano mutatis mutandis. È perciò opportuno integrare nel presente regolamento le disposizioni riguardanti l'accesso alle informazioni sulla riparazione e manutenzione di cui al regolamento (CE) n. 715/2007 e relative disposizioni di attuazione. È tuttavia necessario adeguare le suddette disposizioni per tener conto delle specificità dei veicoli pesanti.
- (4) In particolare, è opportuno adottare specifiche procedure per l'accesso alle informazioni sulla riparazione e manutenzione ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 595/2009 nel caso di omologazione in più fasi. È anche opportuno adottare specifiche disposizioni e procedure per l'accesso alle informazioni sulla riparazione e manutenzione del veicolo per i casi di adattamenti personalizzati e di produzione in piccole serie. Infine, è opportuno far riferimento alle norme specifiche di riprogrammazione sviluppate per i veicoli pesanti.

⁽¹⁾ GU L 188 del 18.7.2009, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 167 del 25.6.2011, pag. 1.

⁽⁴⁾ GU L 171 del 29.6.2007, pag. 1.

- (5) A breve termine, e riguardo ad alcuni sistemi trasposti da vecchi a nuovi tipi di veicoli, applicare le disposizioni sull'accesso alle informazioni sulla riparazione e manutenzione può essere troppo oneroso per i fabbricanti di veicoli. È perciò opportuno introdurre alcune deroghe alle disposizioni generali sull'accesso a informazioni relative all'OBD dei veicoli nonché alla loro riparazione e manutenzione.
- (6) Appena sarà possibile omologare i suddetti accessori, andranno fissate norme che disciplinino l'accesso a informazioni sull'OBD e sulla riparazione e manutenzione dei veicoli in modo da aiutare la progettazione e la costruzione di accessori automobilistici per veicoli a carburanti alternativi.
- (7) Ai sensi della direttiva 92/6/CEE del Consiglio, del 10 febbraio 1992, concernente il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di autoveicoli nella Comunità ⁽¹⁾, i dispositivi di limitazione della velocità devono essere montati da officine o enti riconosciuti dagli Stati membri. Ai sensi del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada ⁽²⁾, solo officine autorizzate possono tarare l'apparecchio di controllo montato su veicoli a motore. È perciò opportuno escludere dalle disposizioni sull'accesso alle informazioni sulla riparazione e manutenzione, le informazioni relative alla riprogrammazione di unità di controllo destinate a dispositivi di limitazione della velocità e all'apparecchio di controllo.
- (8) Occorre perciò modificare di conseguenza il regolamento (UE) n. 582/2011.
- (9) 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 (UE) n. 582/2011 è modificato come segue:

- 1) all'articolo 2, vengono aggiunti i paragrafi 42, 43 e 44 che seguono:
- «42. “adattamenti personalizzati”, qualsiasi modifica a un tipo di veicolo, a un sistema, a una componente o a una entità tecnica, approntata su richiesta specifica di un cliente e soggetta a omologazione;
43. “informazioni relative all'OBD del veicolo”, informazioni riguardanti un sistema diagnostico di bordo che controlli un qualsiasi sistema elettronico del veicolo;
44. “sistema riportato”, un sistema, quale definito all'articolo 3, paragrafo 23, della direttiva 2007/46/CE, riportato da un tipo di veicolo vecchio a uno nuovo».
- 2) Sono inseriti i seguenti articoli da 2 bis a 2 nonies:
- «Articolo 2 bis
- Accesso alle informazioni relative all'OBD e sulla riparazione e manutenzione del veicolo**
1. I fabbricanti mettono in atto le disposizioni e le procedure necessarie, ai sensi dell'articolo 6 del regolamento (CE) n. 595/2009 e dell'allegato XVII del presente regolamento, al fine di garantire che informazioni relative all'OBD e alla riparazione e manutenzione del veicolo siano accessibili su Internet con un formato standard, in modo facile, rapido e non discriminatorio rispetto alle disposizioni impartite o all'accesso consentito ai concessionari/meccanici autorizzati. I fabbricanti distribuiscono inoltre agli operatori indipendenti e a concessionari/meccanici autorizzati materiale di formazione tecnica.
2. Le autorità di omologazione rilasciano l'omologazione solo dopo aver ricevuto dal fabbricante un *Certificato di accesso alle informazioni relative all'OBD e sulla riparazione e manutenzione del veicolo*.
3. Il *Certificato di accesso alle informazioni relative all'OBD e sulla riparazione e manutenzione del veicolo* prova la conformità all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 595/2009.
4. Il *Certificato di accesso alle informazioni relative all'OBD e sulla riparazione e manutenzione del veicolo* va redatto in base al modello di cui all'appendice 1 dell'allegato XVII.
5. Le informazioni relative all'OBD e sulla riparazione e manutenzione del veicolo devono contenere i seguenti elementi:
- a) l'identificazione inequivocabile del veicolo, del sistema, della componente o dell'entità tecnica di cui è responsabile il fabbricante;
- b) manuali di servizio, per annotare riparazioni e attività di manutenzione;
- c) manuali tecnici;
- d) informazioni su componenti e diagnosi (come valori di misurazione teorici minimi e massimi);

⁽¹⁾ GU L 57 del 2.3.1992, pag. 27.

⁽²⁾ GU L 370 del 31.12.1985, pag. 8.

- e) schemi elettrici;
- f) codici diagnostici di guasto, compresi i codici specifici dei fabbricanti;
- g) numero di identificazione della taratura del software applicabile a un tipo di veicolo;
- h) informazioni su strumenti e apparecchiature proprietari, e informazioni fornite mediante tali strumenti e apparecchiature;
- i) informazioni sui dati registrati e dati bidirezionali di monitoraggio e prova;
- j) unità di lavoro o scadenze standard per operazioni di riparazione e manutenzione, se comunicate ai meccanici e ai concessionari autorizzati del fabbricante direttamente o tramite terzi;
- k) nel caso di un'omologazione in più fasi, le informazioni chieste all'articolo 2 *ter*.

6. Concessionari e/o officine autorizzate facenti parte del sistema di distribuzione di un determinato fabbricante di veicoli sono considerati operatori indipendenti ai fini del presente regolamento se forniscono servizi di riparazione e manutenzione a veicoli di un fabbricante del cui sistema di distribuzione essi non fanno parte.

7. Le informazioni sulla riparazione e sulla manutenzione dei veicoli devono essere sempre accessibili, salvo durante gli interventi di manutenzione sul sistema d'informazione.

8. Per fabbricare o riparare componenti OBD di ricambio, strumenti diagnostici e attrezzature di prova, i costruttori forniscono le pertinenti informazioni sull'OBD e sulla riparazione e manutenzione del veicolo a tutti i fabbricanti/meccanici interessati di componenti, strumenti diagnostici o attrezzatura di prova, senza discriminazioni.

9. Il fabbricante rende note modifiche successive e supplementi d'informazione sulla riparazione e sulla manutenzione dei veicoli sui propri siti web nel momento stesso in cui li rende accessibili alle officine autorizzate.

10. Se le attività di riparazione e di manutenzione di un veicolo sono memorizzate in una banca dati centrale del fabbricante del veicolo o a suo nome, le officine indipendenti che sono state abilitate e autorizzate ai sensi dell'allegato XVII, sezione 2.2, devono poter accedere ai dati gratuitamente e alle stesse condizioni dei meccanici autorizzati e introdurre informazioni sull'attività di riparazione e di manutenzione da essi eseguite.

11. Il fabbricante mette a disposizione delle parti interessate le seguenti informazioni:

- a) informazioni pertinenti per consentire lo sviluppo di componenti di ricambio fondamentali per il corretto funzionamento del sistema OBD;
- b) informazioni per consentire lo sviluppo di strumenti di diagnosi generici.

Ai fini del primo comma, lettera a), lo sviluppo di componenti di ricambio non deve essere limitata dai seguenti aspetti:

- a) mancanza di informazioni pertinenti;
- b) requisiti tecnici relativi alle strategie di indicazione dei malfunzionamenti se si superano i valori limite OBD o se il sistema OBD non può soddisfare i requisiti di base relativi al monitoraggio del presente regolamento;
- c) modifiche specifiche al trattamento dell'informazione OBD, introdotte per gestire in modo indipendente il funzionamento del veicolo con benzina o gas;
- d) l'omologazione di veicoli alimentati a gas che presentano alcune anomalie di scarsa rilevanza.

Ai fini della lettera b), quando un costruttore usa strumenti di diagnosi e di prova conformi alle norme ISO 22900 *Modular Vehicle Communication Interface* (MVCI) e ISO 22901 *Open Diagnostic Data Exchange* (ODX) nella sua rete affiliata, i file ODX devono essere accessibili agli operatori indipendenti attraverso il sito Internet del fabbricante.

Articolo 2 *ter*

Omologazione in più fasi

1. Nel caso di dell'omologazione in più fasi, di cui all'articolo 3, paragrafo 7, della direttiva 2007/46/CE, il fabbricante finale deve fornire l'accesso alle informazioni relative all'OBD e sulla riparazione e manutenzione del veicolo relative alle proprie fasi di fabbricazione e al legame con la/le fase/i precedente/i.

Il fabbricante finale deve inoltre fornire agli operatori indipendenti, attraverso il proprio sito web, le seguenti informazioni:

- a) indirizzo Internet del/dei fabbricante/i responsabile/i della/e fase/i precedente/i;

b) nome e indirizzo di tutti i fabbricanti responsabili della/e fase/i precedente/i;

c) numero/i di omologazione della/e fase/i precedente/i;

d) il numero del motore.

2. Ogni fabbricante responsabile di una determinata fase o di più fasi dell'omologazione deve garantire, attraverso il suo sito web, l'accesso all'informazione sull'OBD e sulla riparazione e manutenzione del veicolo riguardante la/le fase/i dell'omologazione di cui è responsabile e il legame con la fase precedente.

3. Il fabbricante responsabile di una determinata fase o di più fasi dell'omologazione deve fornire le seguenti informazioni al fabbricante responsabile di una fase successiva:

a) il *Certificato di conformità* per la/le fase/i di cui è responsabile;

b) il *Certificato di accesso alle informazioni relative all'OBD e sulla riparazione e manutenzione del veicolo*, comprese le sue appendici;

c) il numero di omologazione corrispondente alla/e fase/i di cui egli sia responsabile;

d) i documenti di cui alle lettere a), b) e c) secondo quanto previsto dal/dai fabbricante/i coinvolti nella/e fase/i precedente/i.

Ogni fabbricante deve autorizzare il fabbricante responsabile di una fase successiva a trasferire i documenti ottenuti ai fabbricanti responsabili delle fasi successive e di quella finale.

Inoltre, su base contrattuale, il fabbricante responsabile di una determinata o di più fasi di omologazione deve:

a) permettere al fabbricante responsabile della fase seguente, l'accesso a informazioni relative all'OBD e sulla riparazione e manutenzione del veicolo e a informazioni d'interfaccia corrispondenti alla/e fase/i in questione di cui è responsabile;

b) permettere al fabbricante responsabile di una fase ulteriore, l'accesso alle informazioni relative all'OBD e sulla

riparazione e manutenzione del veicolo e a informazioni d'interfaccia corrispondenti alla/e fase/i in questione di cui è responsabile.

4. Un fabbricante, compreso un fabbricante finale, può riscuotere un canone solo ai sensi dell'articolo 2 *septies* riguardo alla/e fase/i specifica/che di cui è responsabile.

Un fabbricante, compreso un fabbricante finale, non può riscuotere un canone per fornire informazioni relative all'indirizzo web o alle informazioni di contatto di altri fabbricanti.

Articolo 2 quater

Adattamenti personalizzati

1. In deroga all'articolo 2 *bis*, se il numero di sistemi, componenti o entità tecniche soggette a uno specifico adattamento personalizzato è inferiore a 250 unità prodotte in tutto il mondo, le informazioni sulla riparazione e la manutenzione dell'adattamento personalizzato devono essere fornite in modo facile, rapido e non discriminatorio rispetto alle disposizioni impartite o all'accesso consentito ai concessionari/meccanici autorizzati.

Per la manutenzione e la riprogrammazione di unità elettroniche di controllo riguardanti un adattamento personalizzato, il fabbricante mette a disposizione degli operatori indipendenti le proprie attrezzature specializzate e di prova nonché gli strumenti di diagnosi alle stesse condizioni riconosciute alle officine autorizzate.

Gli adattamenti personalizzati devono essere elencati nel sito web del fabbricante dedicato alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione e indicati all'atto dell'omologazione nel *Certificato di accesso alle informazioni relative all'OBD e sulla riparazione e manutenzione del veicolo*.

2. Fino al 31 dicembre 2015, se il numero di sistemi, componenti o entità tecniche oggetto di uno specifico adattamento personalizzato supera le 250 unità a livello mondiale, il fabbricante può derogare all'obbligo di cui all'articolo 2 *bis* di consentire l'accesso alle informazioni relative all'OBD e sulla riparazione e manutenzione del veicolo usando un formato standard. Se il fabbricante si avvale di tale deroga, fornirà l'accesso alle informazioni relative all'OBD e sulla riparazione e manutenzione del veicolo in modo facile, rapido e non discriminatorio rispetto alle disposizioni impartite o all'accesso consentito ai concessionari/meccanici autorizzati.

3. I fabbricanti, tramite vendita o affitto, mettono a disposizione degli operatori indipendenti le proprie attrezzature specializzate e di prova nonché gli strumenti di diagnosi per effettuare la manutenzione dei sistemi oggetto di adattamenti personalizzati, alle stesse condizioni riconosciute alle officine autorizzate.

4. All'atto dell'omologazione, il fabbricante deve indicare nel *Certificato di accesso alle informazioni relative all'OBD e sulla riparazione e manutenzione del veicolo* gli adattamenti personalizzati e tutte le unità elettroniche di controllo ad essi correlate per i quali egli deroga all'obbligo di cui all'articolo 2 bis di consentire l'accesso alle informazioni sull'OBD e sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli in un formato standard.

Tali adattamenti personalizzati e tutte le unità elettroniche di controllo a essi correlate vanno elencati anche nel sito web del fabbricante dedicato alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione.

Articolo 2 quinquies

Fabbricanti in piccole serie

1. In deroga all'articolo 2 bis, i fabbricanti la cui produzione annua a livello mondiale di un tipo di veicolo, di sistema, di componente o di entità tecnica che rientri nel presente regolamento sia inferiore a 250 unità, forniscono l'accesso a informazioni sulle riparazioni e la manutenzione in modo facile, rapido e non discriminatorio rispetto alle disposizioni impartite o all'accesso consentito ai concessionari/meccanici autorizzati.

2. Il veicolo, il sistema, la componente e l'entità tecnica soggetti al paragrafo 1 devono essere elencati nel sito web del fabbricante dedicato alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione.

3. L'autorità di omologazione informa immediatamente la Commissione di ogni omologazione rilasciata ai fabbricanti in piccole serie.

Articolo 2 sexies

Sistemi riportati

1. Fino al 30 giugno 2016, riguardo ai sistemi riportati di cui all'appendice 3 dell'allegato XVII, il costruttore può derogare all'obbligo di riprogrammare le unità elettroniche di controllo in conformità alle norme di cui all'allegato XVII.

La deroga in tal senso va indicata sul *Certificato di accesso alle informazioni relative all'OBD e sulla riparazione e manutenzione del veicolo* all'atto dell'omologazione.

I sistemi per i quali un fabbricante deroga all'obbligo di riprogrammare le unità elettroniche di controllo in conformità alle norme di cui all'allegato XVII, vanno indicate sul suo sito web dedicato alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione.

2. Per la manutenzione e la riprogrammazione delle unità elettroniche di controllo nei sistemi riportati per i quali il fabbricante deroga all'obbligo di effettuare tali operazioni in conformità alle norme di cui all'allegato XVII, i

fabbricanti devono garantire che gli operatori indipendenti possono acquistare o affittare le rispettive attrezzature o strumentazioni specializzate.

Articolo 2 septies

Canoni per accedere alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli

1. I fabbricanti possono chiedere la corresponsione di un importo, ragionevole e proporzionato, per accedere alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli di cui al presente regolamento.

Ai fini del primo comma, un canone è considerato eccessivo o sproporzionato se scoraggia l'accesso per non voler tener conto dell'uso che ne fa l'operatore indipendente.

2. I fabbricanti mettono a disposizione informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli, come i servizi transnazionali di riprogrammazione o di assistenza tecnica, su base oraria, giornaliera, mensile e annua, con canoni d'accesso diversi a seconda dei vari periodi per i quali viene consentito l'accesso.

Oltre a un accesso basato sulla durata, i fabbricanti possono offrire un accesso del tipo a transazione; il canone è allora fissato per transazione e non in funzione del tempo per la cui durata l'accesso viene consentito. Se i fabbricanti offrono entrambi i sistemi, le officine indipendenti scelgono il sistema di accesso che preferiscono: o il tipo "durata" o il tipo "transazione".

Articolo 2 octies

Rispetto degli obblighi relativi all'accesso alle informazioni relative all'OBD e sulla riparazione e manutenzione del veicolo

1. Un'autorità di omologazione può in qualsiasi momento, di propria iniziativa oppure sulla base di un reclamo o di una valutazione effettuata da un servizio tecnico, verificare l'ottemperanza di un fabbricante alle disposizioni del regolamento (CE) n. 595/2009, del presente regolamento e del contenuto del *Certificato di accesso alle informazioni relative all'OBD e sulla riparazione e manutenzione del veicolo*.

2. Se un'autorità di omologazione rileva che un fabbricante non ha ottemperato agli obblighi in materia di accesso alle informazioni relative all'OBD e sulla riparazione e manutenzione del veicolo, l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione prende gli opportuni provvedimenti per porre rimedio alla situazione.

Tali provvedimenti possono contemplare il ritiro o la sospensione dell'omologazione, ammende o altre misure adottate in conformità all'articolo 11 del regolamento (CE) n. 595/2009.

3. L'autorità di omologazione procede a una verifica per accertare l'ottemperanza, da parte del fabbricante, agli obblighi riguardanti l'accesso alle informazioni relative all'OBD e sulla riparazione e manutenzione del veicolo, se un operatore indipendente o un'associazione di categoria che rappresenti operatori indipendenti le presenta un reclamo.

4. Nell'effettuare la verifica, l'autorità di omologazione può chiedere al servizio tecnico o a un altro esperto indipendente una perizia che accerti il rispetto di tali obblighi.

Articolo 2 nonies

Forum sull'accesso alle informazioni relative ai veicoli

Il campo di applicazione delle attività svolte dal *Forum sull'accesso alle informazioni relative ai veicoli*, istituito ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 9, del regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione (*) viene esteso ai veicoli contemplati dal regolamento (CE) n. 595/2009.

Se emergono prove di abuso, intenzionale o no, delle informazioni sull'OBD e sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, il *Forum* darà indicazioni alla Commissione sulle misure volte a impedire un abuso delle informazioni.

(*) GU L 199 del 28.7.2008, pag. 1.»

3) l'articolo 3 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Per ottenere l'omologazione di un sistema motore o di una famiglia di motori in quanto entità tecnica, oppure l'omologazione di un veicolo munito di sistema motore omologato per quanto riguarda le emissioni e le informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo ovvero l'omologazione di un veicolo per quanto riguarda le emissioni e le informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, il fabbricante deve dimostrare, ai sensi delle disposizioni dell'allegato I, che i veicoli o i sistemi motore sono stati sottoposti alle prove e soddisfano i requisiti di cui agli articoli 4 e 14 nonché agli allegati da III a VIII, X, XIII e XIV e XVII. Il fabbricante deve anche garantire la conformità alle specifiche dei carburanti di riferimento di cui all'allegato IX.»

b) sono inseriti i seguenti paragrafi 1 bis, 1 ter e 1 quater:

«1 bis. Se, al momento della presentazione della domanda di omologazione, le informazioni sull'OBD e sulla riparazione e manutenzione del veicolo non sono disponibili o non sono conformi all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 595/2009, all'articolo 2 bis ed, eventualmente, agli articoli 2 ter, 2 quater e 2 quinquies del presente regolamento nonché all'allegato XVII del presente regolamento, il costruttore fornisce tali informazioni entro 6 mesi dalla data di cui all'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento (CE)

n. 595/2009 o entro 6 mesi dalla data dell'omologazione, se questa è successiva.

1 ter. La fornitura dei dati e delle informazioni entro le date di cui al paragrafo 5 è obbligatoria solo se, dopo l'omologazione, il veicolo viene immesso sul mercato.

Se il veicolo viene immesso sul mercato più di 6 mesi dopo l'omologazione, le informazioni vanno fornite alla data in cui esso viene immesso sul mercato.

1 quater. L'autorità di omologazione può presumere che il costruttore abbia applicato disposizioni e procedure adeguate riguardo all'accesso alle informazioni relative all'OBD e sulla riparazione e manutenzione del veicolo grazie al *Certificato di accesso alle informazioni relative all'OBD e sulla riparazione e manutenzione del veicolo*, debitamente compilato, purché non siano stati presentati reclami e il fabbricante fornisca le informazioni entro il termine di cui al paragrafo 1 bis.

Se il certificato di conformità non viene prodotto entro tale periodo, l'autorità di omologazione adotta adeguati provvedimenti per garantire la conformità.»

c) il paragrafo 15 è soppresso;

4) l'articolo 5 è così modificato:

a) il titolo è sostituito da quanto segue:

«Articolo 5

Domanda di omologazione di un sistema motore o di una famiglia di motori come entità tecnica per quanto riguarda le emissioni e l'accesso alle informazioni sulla riparazione e sulla manutenzione»;

b) al paragrafo 4, la lettera g) è sostituita da quanto segue:

«g) il *Certificato di accesso alle informazioni relative all'OBD e sulla riparazione e manutenzione del veicolo*»;

5) all'articolo 6, il titolo è sostituito da quanto segue:

«Articolo 6

Disposizioni amministrative per la domanda di omologazione di un sistema motore o di una famiglia di motori come entità tecnica per quanto riguarda le emissioni e l'accesso alle informazioni sulla riparazione e manutenzione»;

6) all'articolo 7, paragrafo 4, la lettera d) è sostituita da quanto segue:

«d) il *Certificato di accesso alle informazioni relative all'OBD e sulla riparazione e manutenzione del veicolo*»;

7) all'articolo 14, paragrafo 1, la lettera d) è sostituita da quanto segue:

«d) le prescrizioni relative alla dimostrazione basata sull'uso di sistemi di misura portatili delle emissioni (*portable emission measuring systems* - PEMS) in sede di omologazione e qualsiasi ulteriore prescrizione relativa alle prove eseguite sul veicolo in servizio per determinare le emissioni fuori ciclo, contenuta del presente regolamento;»

8) all'articolo 15, paragrafo 1, il primo comma è sostituito da quanto segue:

«Il fabbricante garantisce che dispositivi di ricambio per controllare l'inquinamento e destinati a essere montati su sistemi motore o su veicoli omologati, contemplati dal regolamento (CE) n. 595/2009, siano omologati come entità tecniche ai sensi del presente articolo e degli articoli 16 e 17.»

9) all'articolo 16, il paragrafo 3 è sostituito da quanto segue:

«3. Il costruttore è tenuto a presentare il *Certificato di accesso alle informazioni relative all'OBD e sulla riparazione e manutenzione del veicolo.*»;

10) gli allegati I, II, III, VI, X, XI e XIII sono modificati in conformità all'allegato I del presente regolamento.

11) è aggiunto un nuovo allegato XVII, il cui testo è costituito dall'allegato II del presente regolamento.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 3^o giorno successivo a quello della sua 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 23 gennaio 2012

Per la Commissione

Il presidente

José Manuel BARROSO

ALLEGATO I

Gli allegati I, II, III, VI, X, XI e XIII del regolamento (UE) n. 582/2011 sono così modificati:

1) l'allegato I è modificato nel modo che segue:

a) il punto 1.2 è sostituito da quanto segue:

«1.2. Prescrizioni relative all'omologazione di un gruppo di carburanti limitato nel caso di motori ad accensione comandata alimentati a gas naturale o gpl

Il rilascio di un'omologazione a un gruppo di carburanti limitato è soggetto al soddisfacimento delle prescrizioni di cui ai punti da 1.2.1. a 1.2.2.2.»;

b) il punto 5.3.3 è sostituito da quanto segue:

«5.3.3. La conformità del segnale di coppia delle centraline elettroniche alle prescrizioni di cui ai punti 5.2.2 e 5.2.3 va dimostrata con il motore capostipite di una famiglia di motori quando si rileva la potenza del motore ai sensi dell'allegato XIV, si esegue la prova WHSC ai sensi dell'allegato III e le prove di laboratorio fuori-ciclo durante l'omologazione, ai sensi dell'allegato VI, sezione 6.»;

c) dopo il punto 5.3.3 è inserito il seguente punto 5.3.3.1:

«5.3.3.1. La conformità del segnale di coppia delle centraline elettroniche alle prescrizioni di cui ai punti 5.2.2 e 5.2.3 va dimostrata per ciascun membro di una famiglia di motori quando si rileva la potenza del motore ai sensi dell'allegato XIV. A tal fine, si effettuano ulteriori misurazioni a vari punti di funzionamento del motore applicando carichi parziali e a vari regimi di rotazione (per esempio, ai punti delle modalità di funzionamento WHSC e ad alcuni altri punti scelti a caso).»;

d) nei modelli di scheda informativa, all'appendice 4 viene aggiunta la parte 3 che segue:

«PARTE 3

ACCESSO ALLE INFORMAZIONI SULLA RIPARAZIONE E MANUTENZIONE DEL VEICOLO

16.	ACCESSO ALLE INFORMAZIONI SULLA RIPARAZIONE E MANUTENZIONE DEL VEICOLO
16.1.	Indirizzo del sito web principale per accedere all'informazione sulla riparazione e la manutenzione del veicolo
16.1.1.	Data dalla quale essa è disponibile (entro 6 mesi dalla data di omologazione)
16.2.	Termini e condizioni d'accesso al sito web
16.3.	Formato delle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo accessibili attraverso il sito web»

e) all'appendice 5, nell'addendum al certificato di omologazione CE, dopo il punto 1.4.3 viene inserito il punto 1.4.4 che segue:

«1.4.4. Prova di dimostrazione PEMS

Tabella 6a

Prova di dimostrazione PEMS

Tipo di veicolo (per esempio M ₃ , N ₃ e applicazioni come autocarro rigido o articolato, autobus urbano)						
Descrizione del veicolo (per esempio modello del veicolo, prototipo)						
Risultati di accettazione/rifiuto (⁷)	CO	THC	NMHC	CH ₄	NO _x	Massa del particolato
Fattore di conformità nell'intervallo di lavoro						
Fattore di conformità nell'intervallo di massa della CO ₂						

Dati relativi al percorso	urbano	extraurbano	autostradale
Percentuali di percorso caratterizzate da circolazione urbana, extraurbana e autostradale come indicato al punto 4.5 dell'allegato II del regolamento (UE) n. 582/2011			
Percentuali di percorso caratterizzate da accelerazioni, decelerazioni e arresti, come indicato al punto 4.5.5 dell'allegato II del regolamento (UE) n. 582/2011			
	minimo		massimo
Potenza media (%) nell'intervallo di lavoro			
Durata dell'intervallo di massa della CO ₂ prodotta			
Intervallo di lavoro: percentuale di intervalli validi			
Intervallo di massa della CO ₂ prodotta: percentuale di intervalli validi			
Tasso di coerenza del consumo di carburante»			

- f) all'appendice 7, nell'addendum al certificato di omologazione, dopo il punto 1.4.3 viene inserito il punto 1.4.4 che segue:

«1.4.4. Prova di dimostrazione PEMS

Tabella 6a

Prova di dimostrazione PEMS

Tipo di veicolo (per esempio M ₃ , N ₃ e applicazioni come autocarro rigido o articolato, autobus urbano)						
Descrizione del veicolo (per esempio modello del veicolo, prototipo)						
Risultati di accettazione/rifiuto (7)	CO	THC	NMHC	CH ₄	NO _x	Massa del particolato
Fattore di conformità nell'intervallo di lavoro						
Fattore di conformità nell'intervallo di massa della CO ₂						
Dati relativi al percorso	urbano		extraurbano		autostradale	
Percentuali di percorso caratterizzate da circolazione urbana, extraurbana e autostradale come indicato al punto 4.5 dell'allegato II del regolamento (UE) n. 582/2011						
Percentuali di percorso caratterizzate da accelerazioni, decelerazioni e arresti, come indicato al punto 4.5.5 dell'allegato II del regolamento (UE) n. 582/2011						
	minimo			massimo		
Potenza media (%) nell'intervallo di lavoro						
Durata dell'intervallo di massa della CO ₂ prodotta						
Intervallo di lavoro: percentuale di intervalli validi						
Intervallo di massa della CO ₂ prodotta: percentuale di intervalli validi						
Tasso di coerenza del consumo di carburante»						

2) l'allegato II è modificato nel modo che segue:

a) al punto 10.1.12. sono aggiunti i seguenti punti da 10.1.12.5.1 a 10.1.12.5.5:

«10.1.12.5.1. Risultati della regressione lineare di cui al punto 3.2.1 dell'appendice 1 del presente allegato che comprende il coefficiente angolare della linea di regressione, m , il coefficiente di determinazione, r^2 , e l'intercetta, b , dell'asse y della linea di regressione.

10.1.12.5.2. Risultato della verifica di coerenza dei dati della centralina elettronica in conformità al punto 3.2.2 dell'appendice 1 del presente allegato.

10.1.12.5.3. Risultato del controllo di coerenza del consumo specifico del motore al freno dinamometrico in conformità al punto 3.2.3 dell'appendice 1 del presente allegato, compreso il consumo specifico calcolato e il rapporto tra consumo specifico calcolato in base alle misurazioni PEMS e quello dichiarato per la prova WHTC.

10.1.12.5.4. Risultato del controllo di coerenza dell'odometro in conformità al punto 3.2.4 dell'appendice 1 del presente allegato.

10.1.12.5.5. Risultato del controllo di coerenza della pressione ambiente, in conformità al punto 3.2.5 dell'appendice 1 del presente allegato.»;

b) all'appendice 1, dopo il punto 4.3.1 vengono inseriti i seguenti punti 4.3.1.1, 4.3.1.2 e 4.3.1.3:

«4.3.1.1. Se la percentuale di intervalli validi è inferiore al 50 %, la valutazione dei dati va ripetuta utilizzando intervalli più lunghi. Ciò si ottiene riducendo gradualmente di 0,01 alla volta il valore di 0,2 nella formula di cui al punto 4.3.1 finché la percentuale di intervalli validi non sia pari o superiore al 50 %.

4.3.1.2. In ogni caso, nella formula precedente il valore così ridotto non deve essere inferiore a 0,15.

4.3.1.3. La prova è annullata se la percentuale di intervalli validi è inferiore al 50 % alla durata massima dell'intervallo calcolata in conformità ai punti da 4.3.1, 4.3.1.1 e 4.3.1.2.»;

c) all'appendice 4, il punto 2.2 è sostituito da quanto segue:

«2.2. Se durante le prove delle emissioni del sistema ISC-PEMS non è stato raggiunto un punto sulla curva di riferimento della coppia massima in funzione della velocità del motore, il fabbricante può modificare il carico del veicolo e/o eventualmente il percorso di prova per effettuare tale dimostrazione dopo la prova delle emissioni del sistema ISC-PEMS.»;

3) all'allegato III, dopo il punto 2.1 viene inserito il seguente punto 2.1.1:

«2.1.1. I requisiti per la misurazione del numero di particelle sono quelli di cui all'allegato 4C, del regolamento UN/ECE n. 49.»;

4) l'allegato VI è modificato nel modo che segue:

a) il punto 6 è così modificato:

i) il titolo è sostituito da quanto segue:

«6. PROVE DI MOTORI FUORI-CICLO IN LABORATORIO E SU VEICOLI DURANTE L'OMOLOGAZIONE DEL TIPO»

ii) il punto 6.1.3. è sostituito dal seguente:

«6.1.3. Il punto 7.3 dell'allegato 10 del regolamento UN/ECE n. 49 va inteso come segue:

Prove in condizioni d'uso

Durante l'omologazione deve essere effettuata una prova di dimostrazione PEMS provando il motore capostipite su un veicolo seguendo la procedura di cui all'appendice 1 del presente allegato.

In un secondo tempo, ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 582/2011, saranno precisate prescrizioni supplementari relative alle prove eseguite sul veicolo in condizioni d'uso.»;

iii) dopo il punto 6.1.3 vengono inseriti i seguenti punti 6.1.3.1 e 6.1.3.2:

«6.1.3.1. Il costruttore può scegliere il veicolo da usare per le prove ma tale scelta deve ottenere l'accordo dell'autorità di omologazione. Le caratteristiche del veicolo usato per la prova di dimostrazione PEMS devono essere rappresentative della categoria di veicolo cui è destinato il sistema motore. Il veicolo può essere un prototipo.

6.1.3.2. Su richiesta dell'autorità di omologazione, su un veicolo può essere provato un motore supplementare appartenente alla famiglia di motori o un motore equivalente che rappresenti una categoria di veicoli diversa.»;

b) viene aggiunta la seguente appendice 1:

«Appendice 1

PEMS

1. INTRODUZIONE

La presente appendice descrive la procedura della prova di dimostrazione PEMS durante l'omologazione per tipo.

2. VEICOLO DI PROVA

2.1. Il veicolo usato per la prova di dimostrazione PEMS deve essere rappresentativo della categoria di veicoli cui è destinato il sistema motore. Il veicolo può essere un prototipo o un veicolo prodotto in serie modificato.

2.2. Occorre che sia dimostrata la disponibilità e la conformità del flusso di dati della centralina elettronica (p.es. tramite le disposizioni della sezione 5 dell'allegato II del presente regolamento).

3. CONDIZIONI DI PROVA

3.1. **Carico utile del veicolo**

In conformità all'allegato II, il carico utile del veicolo deve essere pari al 50-60 % del suo carico utile massimo.

3.2. **Condizioni ambientali**

La prova va effettuata alle condizioni ambientali di cui al punto 4.2 dell'allegato II.

3.3. La temperatura del liquido di raffreddamento del motore deve essere conforme a quanto disposto al punto 4.3 dell'allegato II.

3.4. **Carburante, lubrificanti e reagente**

Il carburante, l'olio lubrificante e il reagente per il sistema di post-trattamento dei gas di scarico, devono soddisfare i requisiti di cui ai punti da 4.4 a 4.4.3. dell'allegato II.

3.5. **Requisiti relativi al percorso e alle modalità di funzionamento**

I requisiti relativi al percorso viaggio e alle modalità operative devono essere quelli descritti ai punti da 4.5 a 4.6.8 dell'allegato II.

4. VALUTAZIONE DELLE EMISSIONI

4.1. Occorre effettuare la prova e calcolare i risultati in conformità al punto 6 dell'allegato II.

5. RELAZIONE

5.1. La relazione tecnica sulla prova di dimostrazione PEMS elencherà le attività e i risultati e conterrà almeno le seguenti informazioni:

a) le informazioni generali di cui ai punti da 10.1.1 a 10.1.1.14. dell'allegato II;

b) motivi per cui il veicolo usato per la prova può essere considerato rappresentativo della categoria di veicoli cui è destinato il sistema motore; ⁽¹⁾

c) informazioni sulle apparecchiature e sui dati di prova, descritte ai punti da 10.1.3 a 10.1.4.8 dell'allegato II;

d) informazioni sul motore sottoposto a prova, descritte ai punti da 10.1.5 a 10.1.5.20 dell'allegato II;

- e) informazioni sul veicolo usato per la prova, descritte ai punti da 10.1.6 a 10.1.6.18 dell'allegato II;
- f) informazioni sulle caratteristiche del percorso, descritte ai punti da 10.1.7 a 10.1.7.7 dell'allegato II;
- g) informazioni sui dati misurati e calcolati istantaneamente, descritte ai punti da 10.1.8 a 10.1.9.24 dell'allegato II;
- h) informazioni sui dati medi ed integrati, descritte ai punti da 10.1.10 a 10.1.10.12 dell'allegato II;
- i) risultati di accettazione-rifiuto, descritti ai punti da 10.1.11. a 10.1.11.13. dell'allegato II;
- j) informazioni sulle verifiche delle prove, descritte ai punti da 10.1.12. a 10.1.12.5. dell'allegato II.

(¹) Il veicolo o i veicoli, se viene utilizzato un secondo motore.»

5) l'allegato X è modificato nel modo che segue:

a) al punto 2.4.1, il terzo capoverso è sostituito da quanto segue:

«Il fabbricante può applicare tutte le disposizioni del presente allegato e dell'allegato XIII del presente regolamento o tutte le disposizioni degli allegati XI e XVI del regolamento (CE) n. 692/2008.»;

b) il punto 2.4.2 è modificato nel modo che segue:

i) il titolo è soppresso;

ii) viene aggiunto il seguente paragrafo:

«A un fabbricante non è consentito usare le disposizioni alternative di cui al punto 2.4.1 per più di 500 motori all'anno.»;

c) il punto 2.4.3 è soppresso;

d) l'appendice 2 è modificata nel modo che segue:

i) il punto 2.2.1 è sostituito dal seguente:

«2.2.1. Per giungere ad approvare la scelta effettuata dal fabbricante riguardo al controllo delle prestazioni, l'autorità di omologazione deve tener conto delle informazioni tecniche da esso fornite.»;

ii) il testo dei punti 2.2.2.1 e 2.2.2.2 è sostituito dal testo che segue:

«2.2.2.1. La prova di qualificazione va effettuata nel modo descritto dal punto 6.3.2 dell'allegato 9B del regolamento UN/ECE n. 49.

2.2.2.2. Il calo delle prestazioni di una componente sotto esame viene misurata e serve successivamente da soglia delle prestazioni per il motore capostipite della famiglia di motori OBD.»;

iii) il testo del punto 2.2.3 è sostituito dal testo che segue:

«2.2.3. I criteri di monitoraggio dell'efficienza approvati per il motore capostipite si considerano applicabili a tutti gli altri membri della famiglia di motori OBD senza ulteriori dimostrazioni.»;

iv) dopo il punto 2.2.3 vengono inseriti i seguenti punti 2.2.4 e 2.2.4.1:

«2.2.4. Previo accordo tra fabbricante e autorità di omologazione, è possibile adattare le soglie delle prestazioni ad altri membri della famiglia di motori OBD per coprire diversi parametri di progetto (per esempio dimensioni dell'impianto di raffreddamento dell'EGR). Accordi siffatti devono basarsi su elementi tecnici che ne illustrino la pertinenza.

2.2.4.1. A richiesta dell'autorità di omologazione, un secondo membro della famiglia di motori OBD può essere sottoposta al processo di omologazione di cui al punto 2.2.2.»;

v) il punto 2.3.1. è sostituito dal seguente:

«2.3.1. Per dimostrare le prestazioni OBD del sistema il controllo prescelto di una famiglia di motori OBD, si qualifica una componente deteriorata sul motore capostipite della famiglia di motori OBD in conformità al punto 6.3.2 dell'allegato 9B al regolamento UN/ECE n. 49.»;

vi) dopo il punto 2.3.1 è inserito il seguente punto 2.3.2:

«2.3.2. Se in conformità al punto 2.2.4.1, viene sottoposto a prova un secondo motore la componente deteriorata va qualificata in questo secondo motore in conformità al punto 6.3.2 dell'allegato 9B del regolamento UNECE n. 49.»;

6) l'allegato XI è modificato nel modo che segue:

all'appendice 1, nei modelli di scheda informativa, viene aggiunta la sezione che segue:

«ACCESSO ALLE INFORMAZIONI SULLA RIPARAZIONE E MANUTENZIONE DEL VEICOLO

2.	ACCESSO ALLE INFORMAZIONI SULLA RIPARAZIONE E MANUTENZIONE DEL VEICOLO
2.1.	Indirizzo del sito web principale per accedere all'informazione sulla riparazione e manutenzione del veicolo
2.1.1.	Data dalla quale essa è disponibile (entro 6 mesi dalla data di omologazione)
2.2.	Termini e condizioni d'accesso al sito web
2.3.	Formato delle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo accessibili attraverso il sito web»

7) l'allegato XIII è modificato nel modo che segue:

a) al punto 2.1, il terzo capoverso è sostituito da quanto segue:

«Il fabbricante può applicare tutte le disposizioni del presente allegato e dell'allegato X del presente regolamento o tutte le disposizioni degli allegati XI e XVI del regolamento (CE) n. 692/2008.»;

b) il punto 4.2 è sostituito da quanto segue:

«4.2. Il sistema di visualizzazione OBD (*On-Board Diagnostics*) del veicolo — descritto all'allegato 9B del regolamento UN/ECE n. 49, e di cui all'allegato X del presente regolamento - non va usato per fornire gli allarmi visivi di cui al punto 4.1. Il segnale di avvertimento non deve coincidere con quello del sistema OBD, cioè con l'indicatore di malfunzionamento (*malfunction indicator* — MI) o con quello di un altro sistema di manutenzione del motore. Non deve essere possibile disattivare il sistema d'allerta o le spie d'allarme con uno scanner se la causa dell'attivazione del segnale non è stata eliminata. Le condizioni di attivazione e disattivazione dei sistemi d'allerta e le spie d'allarme sono descritti nell'appendice 2 del presente allegato.»;

c) al punto 5,3, il primo paragrafo è sostituito dal seguente:

«Il sistema di persuasione di livello "basso" riduce la coppia massima disponibile del motore, nella gamma dei regimi di rotazione del motore, del 25 % tra il regime di rotazione di coppia massima e il punto di rottura del regolatore, come descritto all'appendice 3. La coppia massima disponibile ridotta del motore, inferiore al regime di coppia massima del motore prima di aver imposto la riduzione della coppia, non deve superare la coppia ridotta a tale regime.»;

d) il punto 5,5 è sostituito da quanto segue:

«5.5. Il sistema di persuasione del conducente si attiverà nei modi di cui ai punti 6.3, 7.3, 8.5 e 9.4.»;

e) i punti 6.3.1 e 6.3.2 sono sostituiti dai seguenti:

«6.3.1. Il sistema di persuasione di livello "basso" descritto al punto 5.3, si deve attivare ed entrare poi in funzione in conformità ai requisiti di tale punto, se il livello del serbatoio del reagente è inferiore al 2,5 %, o una percentuale maggiore a scelta del fabbricante, della sua capacità massima nominale.

- 6.3.2. Il sistema di persuasione di livello "grave", descritto al punto 5.4, si deve attivare ed entrare poi in funzione in conformità ai requisiti di tale punto, se il serbatoio del reagente è vuoto (se, cioè, il sistema di somministrazione non può più sottrarre reagente al serbatoio) o, a discrezione del fabbricante, a un qualsiasi livello inferiore al 2,5 % della sua capacità massima nominale.»;
- f) i punti 7.3.1. e 7.3.2 sono sostituiti dai seguenti:
- «7.3.1. Il sistema di persuasione di livello "basso", descritto al punto 5.3, si deve attivare ed entrare poi in funzione in conformità ai requisiti di tale punto, se la qualità del reagente non viene rettificata entro 10 ore di funzionamento del motore dopo l'attivazione del sistema d'allerta del conducente descritto al punto 7.2.
- 7.3.2. Il sistema di persuasione di livello "grave", descritto al punto 5.4, si deve attivare ed entrare poi in funzione in conformità ai requisiti di tale punto, se la qualità del reagente non viene rettificata entro 20 ore di funzionamento del motore dopo l'attivazione del sistema d'allerta del conducente descritto al punto 7.2.»;
- g) i punti 8.5.1. e 8.5.2 sono sostituiti dai seguenti:
- «8.5.1. Il sistema di persuasione di livello "basso", descritto al punto 5.3, si deve attivare ed entrare poi in funzione in conformità ai requisiti di tale punto, se l'errore nel consumo di reagente o l'interruzione dell'attività di somministrazione del reagente non vengono rettificati entro 10 ore di funzionamento del motore dall'attivazione del sistema d'allerta del conducente descritto ai punti 8.4.1 e 8.4.2.
- 8.5.2. Il sistema di persuasione di livello "grave", descritto al punto 5.4, si deve attivare ed entrare poi in funzione in conformità ai requisiti di tale punto, se l'errore nel consumo di reagente o l'interruzione dell'attività di somministrazione del reagente non vengono rettificati entro 20 ore di funzionamento del motore dall'attivazione del sistema d'allerta del conducente descritto ai punti 8.4.1 e 8.4.2.»;
- h) il testo del punto 9.2.2.1 è sostituito dal seguente:
- «9.2.2.1. Un contatore specifico va assegnato a una valvola EGR ostruita. Il contatore della valvola EGR conta il numero di ore di funzionamento del motore quando qualsiasi DTC connesso alla valvola EGR ostruita sarà risultato attivo»;
- i) i punti 9.4.1. e 9.4.2 sono sostituiti dai seguenti:
- «9.4.1. Il sistema di persuasione di livello "basso", descritto al punto 5.3, si deve attivare ed entrare poi in funzione in conformità ai requisiti di tale punto, se la disfunzione di cui al punto 9.1 non viene rettificata entro 36 ore di funzionamento del motore dopo l'attivazione del sistema d'allerta del conducente descritto al punto 9.3.
- 9.4.2. Il sistema di persuasione di livello "grave", descritto al punto 5.4, si deve attivare ed entrare poi in funzione in conformità ai requisiti di tale punto, se la disfunzione di cui al punto 9.1 non viene rettificata entro 100 ore di funzionamento del motore dopo l'attivazione del sistema d'allerta del conducente descritto al punto 9.3.»;
- j) l'appendice 1 è modificata nel modo che segue:
- i) il punto 3.2.3 è sostituito dal seguente:
- «3.2.3 Per dimostrare l'attivazione del sistema d'allerta in caso di malfunzionamenti attribuibili a manipolazioni scorrette, come definiti al punto 9 del presente allegato, la selezione deve avvenire in conformità ai requisiti che seguono:»;
- ii) al punto 3.3.6.2, le lettere a) e b), sono sostituite dalle seguenti:
- «a) il sistema d'allerta è stato attivato con una disponibilità di reagente pari o superiore al 10 % della capacità del relativo serbatoio;
- b) il sistema d'allerta "continuativo" è stato attivato con una disponibilità di reagente pari o superiore del valore dichiarato dal fabbricante secondo quanto disposto al punto 6 del presente allegato.»;
- iii) il punto 3.4 è sostituito dal seguente:
- «3.4. La dimostrazione dell'attivazione del sistema d'allerta si considera data per eventi legati al livello del reagente, se, alla fine di ogni prova di dimostrazione, effettuata ai sensi del punto 3.2.1, il sistema d'allerta si è attivato correttamente.»;

- iv) dopo il punto 3.4, è inserito il seguente punto 3.5:
- «3.5. La dimostrazione dell'attivazione del sistema d'allerta si considera data per eventi rilevati da un DTC se, alla fine di ogni prova di dimostrazione, effettuata ai sensi del punto 3.2.1, il sistema d'allerta si è attivato correttamente e il DTC del malfunzionamento selezionato ha acquisito lo status di cui alla tabella 1 dell'appendice 2 del presente allegato.»
- v) il punto 4.2 è sostituito da quanto segue:
- «4.2. La sequenza di prova deve dimostrare l'attivazione del sistema di persuasione in caso di scarsità di reagente e in caso di uno dei malfunzionamenti di cui ai punti 7, 8 o 9 del presente allegato.»
- vi) al punto 4.3, la lettera a) è sostituita dalla seguente:
- «a) l'autorità di omologazione sceglierà, oltre a quello della scarsità di reagente, uno dei malfunzionamenti definiti ai punti 7, 8 o 9 del presente allegato impiegato in precedenza nella dimostrazione del sistema d'allerta;»
- vii) la frase introduttiva del punto 4.4, è sostituita dalla seguente:
- «Il fabbricante deve inoltre dimostrare il funzionamento dei sistemi di persuasione nelle condizioni di malfunzionamento di cui ai punti 7, 8 o 9 del presente allegato non usate nelle prove di dimostrazione descritte ai punti 4.1, 4.2 e 4.3;»
- viii) il punto 4.5.2 è sostituito dal seguente:
- «4.5.2. Se viene controllata la reazione del sistema alla scarsità di reagente nel serbatoio, il sistema motore sarà fatto funzionare finché la quantità di reagente non abbia raggiunto un valore pari al 2,5 % della capacità massima nominale del serbatoio o il valore, dichiarato dal fabbricante ai sensi del punto 6.3.1 del presente allegato, al quale deve attivarsi il sistema di persuasione di livello "basso".»;
- ix) il punto 4.6.4 è sostituito dal seguente:
- «4.6.4. La dimostrazione del sistema di persuasione di livello "grave" si considera data se, alla fine di ogni prova di dimostrazione effettuata ai sensi dei punti 4.6.2 e 4.6.3, il fabbricante ha dimostrato all'autorità di omologazione per tipo che si è attivato il meccanismo destinato a limitare la velocità del veicolo.»;
- x) il punto 5.2 è sostituito da quanto segue:
- «5.2. Se il fabbricante chiede l'omologazione di un motore o di una famiglia di motori come entità tecnica indipendente, deve fornire all'autorità di omologazione la prova che il fascicolo che ne documenta il montaggio soddisfa le disposizioni del punto 2.2.4 del presente allegato sulle misure tese a garantire che il veicolo, se usato su strada o eventualmente altrove, è conforme ai requisiti del presente allegato riguardo alla persuasione di livello "grave".»;
- xi) il punto 5.4.2 è sostituito dal seguente:
- «5.4.2. Secondo gli accordi presi dal fabbricante e dall'autorità di omologazione, uno dei malfunzionamenti definiti ai punti da 6 a 9 del presente allegato viene scelto dal fabbricante e viene introdotto o simulato nel sistema motore.»;
- k) nell'appendice 2, la frase introduttiva del punto 4.1.1 è sostituita da quanto segue:
- «Per soddisfare i requisiti del presente allegato, il sistema deve prevedere almeno 5 contatori che registrino il numero di ore durante le quali il motore è stato fatto funzionare mentre il sistema individuava una delle seguenti condizioni;»;
- l) nell'appendice 5, al punto 3.1, la lettera e) è sostituita dalla seguente:
- «e) Numero di cicli di riscaldamento e numero di ore di funzionamento del motore dopo l'ultimo azzeramento di "Informazioni sul controllo degli NO_x" dovuto a un intervento di manutenzione o di riparazione;».
-

ALLEGATO II

«ALLEGATO XVII

ACCESSO ALLE INFORMAZIONI RELATIVE ALL'OBD E SULLA RIPARAZIONE E MANUTENZIONE DEL VEICOLO

1. INTRODUZIONE

1.1. Il presente allegato contiene i requisiti tecnici relativi all'accessibilità delle informazioni relative all'OBD e sulla riparazione e manutenzione del veicolo.

2. PRESCRIZIONI

2.1. Le informazioni relative all'OBD e sulla riparazione e manutenzione del veicolo rese disponibili attraverso siti web, devono seguire le norme comuni di cui all'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 595/2009. Fino all'adozione di tali norme, i fabbricanti devono fornire le informazioni relative all'OBD e sulla riparazione e manutenzione del veicolo in modo standardizzato non discriminatorio rispetto alle disposizioni impartite o all'accesso consentito ai concessionari/meccanici autorizzati.

Coloro che chiedono il diritto di duplicare o ripubblicare le informazioni devono avviare trattative dirette con il costruttore interessato. Devono essere disponibili anche materiali di formazione; essi possono però essere presentati attraverso canali diversi dai siti web.

Le informazioni relative a tutte le parti di cui il veicolo — identificato dal numero di identificazione del veicolo (VIN) e da ogni altro criterio aggiuntivo come interasse, potenza del motore, tipo di rifinitura o di opzioni — è dotato dal costruttore e che possono essere sostituite da pezzi di ricambio offerti dal costruttore ai suoi concessionari o meccanici autorizzati o a terzi mediante un riferimento a un numero di ricambi originali, sono rese disponibili in una banca dati facilmente accessibile agli operatori indipendenti.

Tale banca dati comprende il VIN, i numeri dei ricambi originali, la denominazione dei ricambi originali, l'indicazione di inizio e di fine della validità, le indicazioni sul montaggio ed eventualmente le caratteristiche strutturali.

L'informazione presente nella banca-dati deve essere aggiornata regolarmente. Gli aggiornamenti comprendono in particolare tutte le modifiche apportate a veicoli individuali dopo la loro produzione se queste informazioni sono disponibili ai concessionari autorizzati.

2.2. L'accesso alle funzioni di sicurezza usate dai concessionari e meccanici autorizzati è reso disponibile agli operatori indipendenti con la protezione di una tecnologia di sicurezza nel rispetto dei seguenti requisiti:

- a) i dati devono essere scambiati nel rispetto della riservatezza, dell'integrità e della tutela contro la riproduzione;
- b) va utilizzato lo standard [https//ssl-tls](https://ssl-tls) (RFC4346);
- c) si utilizzano certificati di sicurezza conformi alla norma ISO 20828 per la reciproca autenticazione tra operatori indipendenti e fabbricanti;
- d) la chiave privata dell'operatore indipendente deve essere protetta da un *hardware* sicuro.

Il *Forum sull'accesso alle informazioni relative ai veicoli* di cui all'articolo 2 *nonies* precisa i parametri per soddisfare tali requisiti in base allo stato di avanzamento delle conoscenze. A tal fine, l'operatore indipendente deve essere abilitato e autorizzato in base a documenti comprovanti che egli esercita un'attività commerciale legittima e che non è stato oggetto di alcuna sanzione penale.

2.3. La riprogrammazione delle unità di controllo va effettuata in conformità alle norme ISO 22900-2 o SAE J2534 o TMC RP1210B utilizzando hardware non proprietario. Si possono usare anche Ethernet, cavi seriali o interfaccia con il Local Area Network (LAN) e *media* alternativi come Compact Disk (CD), Digital Versatile Disk (DVD) o dispositivi con memoria a stato solido per sistemi di *infotainment* (per esempio sistemi di navigazione, telefono), ma a condizione che non sia necessario un software di comunicazione o un hardware proprietario (come *driver* o *plug-in*). Per convalidare la compatibilità dell'applicazione specifica del fabbricante e delle interfacce di comunicazione del veicolo (*vehicle communication interfaces* — VCI) conformi alle norme ISO 22900-2, SAE J2534 o TMC RP1210B, il fabbricante deve offrire una convalida di VCI sviluppata in modo indipendente oppure le informazioni e il prestito di qualsiasi hardware speciale necessari a un fabbricante VCI per effettuare la convalida. Alle spese per tale convalida o informazioni e hardware si applicano le condizioni di cui all'articolo 2 *septies*, paragrafo 1.

2.4. Alla riprogrammazione dei dispositivi di limitazione della velocità e all'apparecchio di controllo non si applicano i requisiti di cui al punto 2.3.

2.5. Tutti i DTC riguardanti le emissioni devono essere coerenti con l'allegato X.

- 2.6. Per accedere a informazioni relative all'OBD e sulla riparazione e manutenzione del veicolo diverse da quelle riguardanti aree securizzate del veicolo, la registrazione per l'uso del sito web del costruttore da parte dell'operatore indipendente impone di fornire solo i dati necessari per confermare le modalità di pagamento delle informazioni. Per informazioni riguardanti aree securizzate del veicolo, l'operatore indipendente presenta un certificato ai sensi della norma ISO 20828 per identificare se stesso e l'organizzazione cui appartiene e il costruttore risponde con il proprio certificato ai sensi della norma ISO 20828 per confermare all'operatore indipendente che sta accedendo a un sito autorizzato del costruttore. Entrambe le parti conservano un registro di tali operazioni con l'indicazione dei veicoli e delle modifiche apportate agli stessi conformemente a questa disposizione.
- 2.7. Nei siti Internet contenenti le informazioni per la riparazione, i costruttori indicano il numero di omologazione per ogni modello.
- 2.8. Se richiesto dal fabbricante, per veicoli appartenenti alle categorie M₁, M₂, N₁ ed N₂, con massa massima ammissibile non superiore a 7,5 t. e alla categoria M₃, classi I e II nonché A e B, definiti dall'allegato I della direttiva 2001/85/CE, con massa ammissibile non superiore a 7,5 t., la conformità ai requisiti dell'allegato 1, appendice 5, e dell'allegato XIV del regolamento (CE) 692/2008, va considerata equivalente alla conformità al presente allegato.
- 2.9. Le autorità di omologazione devono notificare alla Commissione le circostanze di ciascuna omologazione rilasciata in base al punto 2.8.
-

Appendice 1

Certificato del costruttore di accesso alle informazioni relative all'OBD e sulla riparazione e manutenzione del veicolo

(Fabbricante): ...

(Indirizzo del fabbricante): ...

certifica

di aver reso accessibili le informazioni relative all'OBD e sulla riparazione e manutenzione del veicolo in conformità alle seguenti disposizioni:

- articolo 6 del regolamento (CE) n. 595/2009 e articolo 2 del regolamento (UE) n. 582/2011,
- articolo 4, paragrafo 6, del regolamento (UE) n. 582/2011,
- allegato I, appendice 4, punto 16 del regolamento (UE) n. 582/2011,
- Allegato X, punto 2.1, del regolamento (UE) n. 582/2011,
- Allegato XVII del regolamento (UE) n. 582/2011.

per quanto riguarda tipi di veicolo, motore, dispositivo di controllo dell'inquinamento elencati nell'allegato del presente certificato.

Vengono applicate le seguenti deroghe: Adattamenti personalizzati ⁽¹⁾ — Fabbricazione in piccole serie ⁽¹⁾ — Sistemi riportati ⁽¹⁾.

L'indirizzo dei siti Internet principali attraverso cui è possibile accedere alle informazioni pertinenti e di cui con il presente documento si certifica la conformità alle disposizioni di cui sopra è indicato nell'allegato accluso al presente certificato, in cui sono indicati anche gli estremi del mandatario del costruttore, la cui firma è riportata in calce.

Eventualmente: il fabbricante certifica anche di aver assolto all'obbligo, sancito all'articolo 3, paragrafo 1, lettera a) del regolamento (UE) n. 582/2011, di fornire le informazioni sulle precedenti omologazioni di questi tipi di veicolo entro 6 mesi dalla data di omologazione.

Fatto a[luogo]

il [data]

[firma] [posizione]

⁽¹⁾ Cancellare la dicitura inutile.

Allegati:

- indirizzo dei siti Internet
- Recapiti

*ALLEGATO I***al certificato del costruttore di accesso alle informazioni relative all'OBD e sulla riparazione e manutenzione del veicolo**

Indirizzo dei siti Internet a cui fa riferimento il certificato:

*ALLEGATO II***al certificato del costruttore di accesso alle informazioni relative all'OBD e sulla riparazione e manutenzione del veicolo**

Recapito del mandatario del fabbricante a cui fa riferimento il certificato:

Appendice 2

Informazioni relative al sistema OBD del veicolo

1. Il costruttore del veicolo è tenuto a comunicare le informazioni prescritte nella presente appendice per permettere la fabbricazione di pezzi di ricambio o di manutenzione compatibili con il sistema OBD, di dispositivi di diagnosi e di attrezzature di prova.
2. Le informazioni seguenti sono messe a disposizione, senza discriminazioni, di ogni fabbricante di parti, dispositivi di diagnosi o attrezzature di prova che ne faccia richiesta.

— Indicazione del tipo e del numero di cicli di preconditionamento utilizzati per l'omologazione iniziale del veicolo.

— Descrizione del tipo di ciclo di dimostrazione del sistema OBD utilizzato per l'omologazione iniziale del veicolo riguardo al componente monitorato dal sistema OBD.

— Elenco completo dei componenti controllati nel quadro della strategia di individuazione dei guasti e di attivazione dell'MI (numero fisso di cicli di guida o metodo statistico), comprendente l'elenco dei parametri secondari pertinenti misurati per ogni componente monitorato dal sistema OBD ed elenco di tutti i codici d'uscita e dei formati OBD (con una spiegazione per ciascun codice e formato) associati alle singole componenti del motore-propulsore riguardanti le emissioni e alle singole componenti non riguardanti le emissioni, se il monitoraggio della componente è usato per determinare l'attivazione dell'MI. In particolare, nel caso di tipi di veicolo che utilizzano un collegamento di comunicazione conforme alla norma ISO 15765-4 «Road — Diagnostics on Controller Area Network (CAN) — Part 4: Requirements for emissions-related systems» [«Veicoli stradali — Diagnosi su Controller Area Network (CAN) - parte 4: Prescrizioni per i sistemi relativi alle emissioni»], deve essere fornita un'esauriente spiegazione per i dati relativi al servizio \$ 05 Test ID \$ da 21 a FF, per i dati relativi al servizio \$ 06 nonché un'esauriente spiegazione per i dati relativi al servizio \$ 06 Test ID \$ da 00 a FF per ciascun ID di monitor OBD supportato.

Se vengono utilizzati altri protocolli di comunicazione standard, ne deve essere fornita una spiegazione esauriente.

Tali informazioni possono essere fornite in forma di tabella, come quella che segue.

Componente | Codice di guasto | Strategia di monitoraggio | Criteri dell'individuazione dei guasti | Criteri di attivazione della spia MI | Parametri secondari | Preconditionamento | Prova di dimostrazione |

Catalizzatore | P0420 | Segnali dei sensori di ossigeno 1 e 2 | Differenza tra i segnali dei sensori 1 e 2 | 3° ciclo | Regime di rotazione del motore, carico del motore, modo A/F, temperatura del catalizzatore | 2 cicli di tipo 1 | Tipo 1 |

3. Informazioni necessarie per la fabbricazione di strumenti di diagnosi

Per favorire la produzione di strumenti di diagnosi generici per le officine di riparazione multimarca, i fabbricanti di veicoli devono mettere a disposizione le informazioni di cui ai punti da 3.1, 3.2 e 3.3 attraverso il proprio sito web contenente le informazioni sulla riparazione. Tali informazioni devono comprendere tutte le funzioni degli strumenti di diagnosi e tutti i link alle informazioni sulla riparazione e alle istruzioni per individuare e risolvere problemi (*troubleshooting*). L'accesso alle informazioni può essere subordinato al pagamento di un importo ragionevole.

3.1. Informazioni relative al protocollo di comunicazione

Sono richieste le seguenti informazioni, indicizzate in base a marca, modello e variante del veicolo ovvero ad altre definizioni adatte come il VIN o altre modalità di identificazione di veicoli e sistemi:

- a) qualsiasi sistema aggiuntivo di protocollo dell'informazione, necessario a diagnosi complete oltre agli standard prescritti al punto 4.7.3 dell'allegato 9B del regolamento UN/ECE n. 49, comprendente informazioni su ogni protocollo hardware o software aggiuntivo, identificazione di parametri, funzioni di trasferimento, prescrizioni «di mantenimento» o condizioni di errore;
- b) informazioni su come ottenere e interpretare tutti i codici di guasto non conformi alle norme prescritte al punto 4.7.3 dell'allegato 9B del regolamento UN/ECE n. 49;
- c) elenco di tutti i parametri presenti disponibili, comprese le informazioni relative al calcolo proporzionale e all'accesso;
- d) elenco di tutte le prove funzionali disponibili, compresa l'attivazione o il comando del dispositivo e i metodi per attuarli;
- e) informazioni su come ottenere tutte le informazioni sulle componenti e sugli stati, le indicazioni temporali, i DTC in sospenso e i dati «freeze frame»;

- f) reimpostazione dei parametri di apprendimento adattativo, codifica delle varianti e impostazione del componente di ricambio, e preferenze del cliente;
- g) identificazione della centralina elettronica di controllo (ECU) e codifica delle varianti;
- h) informazioni dettagliate su come reimpostare le luci di servizio;
- i) ubicazione del connettore diagnostico e informazioni dettagliate sul connettore;
- j) identificazione del codice del motore.

3.2. *Prove e diagnosi relative ai componenti monitorati dall'OBD*

Sono richieste le informazioni seguenti:

- a) descrizione delle prove per confermarne la funzionalità, nel componente o nel cablaggio;
- b) procedimento di prova, compresi i parametri di prova e informazioni sulle componenti;
- c) informazioni dettagliate sul collegamento, compresi gli input e output massimi e i valori relativi alla guida e al carico;
- d) valori attesi in determinate condizioni di guida, tra cui al regime di minimo;
- e) valori elettrici per il componente in condizioni statiche e dinamiche;
- f) valori delle modalità di guasto per ciascuno degli scenari sopra indicati;
- g) sequenze diagnostiche delle modalità di guasto compresi alberi dei guasti ed eliminazione diagnostica guidata.

3.3. *Dati necessari per eseguire le riparazioni*

Sono richieste le informazioni seguenti:

- a) inizializzazione dell'ECU e della componente (se si montano ricambi);
 - b) inizializzazione di ECU nuove o eventualmente di ricambio usando tecniche di (ri)programmazione *pass-through*.
-

Appendice 3

Elenco dei sistemi riportati di cui all'articolo 2 sexies

1. Sistemi di climatizzazione	a) Sistema di controllo della temperatura; b) Dispositivo di riscaldamento indipendente dal motore; c) Condizionatore d'aria indipendente dal motore.
2. Sistemi per autobus di linea o granturismo	a) Sistemi di comando delle porte; b) Sistemi di comando delle piattaforme; c) Comando delle luci interne.»