

**DIRETTIVA 2004/3/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO  
dell'11 febbraio 2004**

**recante modifica delle direttive del Consiglio 70/156/CEE e 80/1268/CEE per quanto riguarda la  
misurazione delle emissioni di biossido di carbonio e il consumo di carburante dei veicoli N<sub>1</sub>**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(2)</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato <sup>(3)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 80/1268/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1980, relativa alle emissioni di biossido di carbonio e al consumo di carburante dei veicoli a motore <sup>(4)</sup> è una delle direttive particolari relative alla procedura di omologazione CE istituita dalla direttiva 70/156/CEE del Consiglio, del 6 febbraio 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi <sup>(5)</sup>.
- (2) La comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo sulle politiche e misure dell'Unione europea per ridurre le emissioni di gas a effetto serra: verso un programma europeo per il cambiamento climatico, propone una strategia per ridurre le emissioni di gas ad effetto serra che include provvedimenti nel settore dei trasporti. Anche nel Libro verde «Verso una strategia europea per la sicurezza dell'approvvigionamento energetico» si invita a compiere sforzi per ridurre il consumo di carburante dei veicoli a motore.
- (3) La strategia comunitaria per ridurre le emissioni di biossido di carbonio (CO<sub>2</sub>) delle autovetture, illustrata nella comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio — Strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture e per migliorare il risparmio di carburante, utilizza come strumento di base la metodologia armonizzata di misurazione stabilita dalla direttiva 80/1268/CEE. Per consentire l'introduzione di misure future volte a ridurre il consumo di carburante e le emissioni di CO<sub>2</sub> nel settore

dei veicoli commerciali leggeri è necessario estendere il campo di applicazione di tale direttiva anche ai veicoli della categoria N<sub>1</sub>.

- (4) Come indicato nella decisione n. 1753/2000/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 giugno 2000, che istituisce un sistema di controllo della media delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> prodotte dalle autovetture nuove <sup>(6)</sup>, la Commissione ha effettuato uno studio per analizzare le possibilità e le implicazioni di una procedura armonizzata per misurare le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> dei veicoli N<sub>1</sub>. In quest'ambito si considera tecnicamente accettabile e più efficiente, dal punto di vista dei costi, applicare la prova relativa alle emissioni istituita dalla direttiva 70/220/CEE del Consiglio, del 20 marzo 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico con i gas prodotti dai motori ad accensione comandata dei veicoli a motore <sup>(7)</sup> anche per la misurazione del consumo di carburante e delle emissioni di CO<sub>2</sub> di quella categoria di veicoli.
- (5) Numerosi piccoli costruttori si limitano ad acquistare da altri fornitori motori già omologati, per quanto riguarda le emissioni, in base alla direttiva 88/77/CEE del Consiglio, del 3 dicembre 1987, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai provvedimenti da prendere contro l'emissione di inquinanti gassosi e di particolato prodotti dai motori ad accensione spontanea destinati alla propulsione di veicoli e contro l'emissione di inquinanti gassosi prodotti dai motori ad accensione comandata alimentati con gas naturale o con gas di petrolio liquefatto destinati alla propulsione di veicoli <sup>(8)</sup>. Un numero considerevole di detti costruttori non dispone né delle infrastrutture, né delle competenze necessarie per effettuare le prove relative alle emissioni di gas di scarico o di CO<sub>2</sub>. È pertanto necessario concedere un'esenzione ai costruttori di piccole quantità, poiché i costi aggiuntivi che essi dovrebbero sostenere per conformarsi alla presente direttiva sarebbero sproporzionatamente alti.
- (6) Dette misure si ripercuotono anche sugli allegati della direttiva 70/156/CEE.
- (7) Le direttive 70/156/CEE e 80/1268/CEE dovrebbero essere modificate di conseguenza,

<sup>(1)</sup> GU C 51 E del 26.2.2002 pag. 317.

<sup>(2)</sup> GU C 125 del 27.5.2002, pag. 6.

<sup>(3)</sup> Parere del Parlamento europeo del 24 settembre 2002 (GU C 273 E del 14.11.2003, pag. 22), posizione comune del Consiglio del 9 ottobre 2003 (GU C 305 E del 16.12.2003, pag. 1) e posizione del Parlamento europeo del 16 dicembre 2003 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

<sup>(4)</sup> GU L 375 del 31.12.1980, pag. 36. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 1999/100/CE della Commissione (GU L 334 del 28.12.1999, pag. 36).

<sup>(5)</sup> GU L 42 del 23.2.1970, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 807/2003 (GU L 122 del 16.5.2003, pag. 36).

<sup>(6)</sup> GU L 202 del 10.8.2000, pag. 1.

<sup>(7)</sup> GU L 76 del 6.4.1970, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2003/76/CE della Commissione (GU L 206 del 15.8.2003, pag. 29).

<sup>(8)</sup> GU L 36 del 9.2.1988, pag. 33. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2001/27/CE della Commissione (GU L 107 del 18.4.2001, pag. 10).

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

### Articolo 1

La direttiva 70/156/CEE è modificata come segue:

a) nell'allegato IV, parte I, la riga 39 è sostituita dalla seguente:

Oggetto	Numero della direttiva	Riferimento della Gazzetta ufficiale	M-1	M-2	M-3	N-1	N-2	N-3	O-1	O-2	O-3	O4
«39. Emissioni di CO <sub>2</sub> /Consumo di carburante	80/1268/CEE	L 375 del 31.12.1980, pag. 36	X			X»						

b) nel certificato di conformità CE per i veicoli completi o completati delle categorie N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub> di cui all'allegato IX, parte I, pagina 2, è aggiunto il punto seguente:

«46.2. emissioni di CO<sub>2</sub>/ consumo di carburante <sup>(1)</sup> (N<sub>1</sub> soltanto)

Numero della direttiva di base e della direttiva che per ultimo la modifica applicabili per l'omologazione CE del tipo: .....

	Emissioni di CO <sub>2</sub>	Consumo di combustibile
Ciclo urbano	..... g/km	..... l/100 km o per i combustibili gassosi m <sup>3</sup> /100 km <sup>(1)</sup>
Ciclo extraurbano	..... g/km	..... l/100 km o per i combustibili gassosi m <sup>3</sup> /100 km <sup>(1)</sup>
Ciclo misto	..... g/km	..... l/100 km o per i combustibili gassosi m <sup>3</sup> /100 km <sup>(1)</sup>

<sup>(1)</sup> Nel caso di veicoli che possono essere alimentati sia con la benzina che con un combustibile gassoso ripetere per la benzina e per il combustibile gassoso. I veicoli in cui il sistema a benzina è utilizzato soltanto in casi di emergenza o per l'avviamento del motore e in cui il serbatoio della benzina non può contenere più di 15 litri di benzina, sono considerati, ai fini della prova, come veicoli che funzionano unicamente con un combustibile gassoso.»

### Articolo 2

Gli allegati I e II della direttiva 80/1268/CEE sono modificati come indicato nell'allegato della presente direttiva.

### Articolo 3

Al più tardi il 19 febbraio 2006, la Commissione:

- presenta uno studio sulle possibilità di ottenere dati rappresentativi relativi alle emissioni di CO<sub>2</sub> e al consumo di carburante per i veicoli completati in più fasi e per i veicoli le cui emissioni sono misurate conformemente alla direttiva 88/77/CEE al fine di tener conto degli aspetti di costo/efficienza di tali misurazioni;
- presenta una valutazione del concetto di famiglia di veicoli introdotto nella presente direttiva;
- ove opportuno, presenta al comitato istituito dall'articolo 13 della direttiva 70/156/CEE progetti di misure per l'adeguamento della presente direttiva al progresso tecnico.

### Articolo 4

Se un veicolo prodotto da un carrozziere specializzato presenta le caratteristiche di una delle famiglie di veicoli fabbricate dal costruttore del veicolo di base, il carrozziere può utilizzare i dati relativi alla produzione di CO<sub>2</sub> e al rendimento energetico forniti da tale costruttore.

*Articolo 5*

1. A decorrere da 19 febbraio 2005 per i veicoli della categoria  $N_1$ , gli Stati membri non possono, per motivi concernenti l'emissione di  $CO_2$  o il consumo di carburante:

- a) rifiutare l'omologazione CE o l'omologazione di portata nazionale a qualsiasi tipo di veicolo a motore;
- b) vietare l'immatricolazione, la vendita o la messa in circolazione di veicoli ai sensi dell'articolo 7 della direttiva 70/156/CEE,

se i dati relativi alle emissioni di  $CO_2$  e al consumo di carburante sono stati determinati conformemente a quanto prescritto dalla direttiva 80/1268/CEE, come modificata dalla presente direttiva.

2. A decorrere dal 1° gennaio 2005, per i veicoli della categoria  $N_1$ , classe I, e a decorrere dal 1° gennaio 2007 per i veicoli della categoria  $N_1$ , classi II e III, gli Stati membri:

- a) non concedono più l'omologazione CE conformemente all'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 70/156/CEE, e
- b) rifiutano l'omologazione di portata nazionale, ad eccezione dei casi in cui vengano invocate le disposizioni di cui all'articolo 8, paragrafo 2, della direttiva 70/156/CEE,

se i valori relativi alle emissioni di  $CO_2$  e al consumo di carburante non sono stati determinati conformemente alle disposizioni di cui alla direttiva 80/1268/CEE, modificata dalla presente direttiva.

3. A decorrere dal 1° gennaio 2006 per i veicoli della categoria  $N_1$ , classe I, e con effetto dal 1° gennaio 2008 per i veicoli della categoria  $N_1$ , classi II e III, gli Stati membri:

- a) considerano i certificati di conformità dei nuovi veicoli emessi ai sensi della direttiva 70/156/CEE non più validi per gli scopi di cui all'articolo 7, paragrafo 1, di tale direttiva;
- b) rifiutano l'immatricolazione, la vendita o la messa in circolazione di nuovi veicoli non accompagnati da un certificato di conformità valido ai sensi della direttiva 70/156/CEE, ad eccezione dei casi in cui vengano invocate le disposizioni di cui all'articolo 8, paragrafo 2, di tale direttiva,

se i valori relativi alle emissioni di  $CO_2$  e al consumo di carburante non sono stati determinati conformemente alle disposizioni della direttiva 80/1268/CEE, modificata dalla presente direttiva.

4. Per i veicoli completati in più fasi della categoria  $N_1$  le date di cui ai paragrafi 2 e 3 del presente articolo sono posticipate di dodici mesi.

5. Ai fini del presente articolo:

- per veicolo della categoria  $N_1$ , classe I, s'intende un veicolo  $N_1$  con una massa di riferimento non superiore a 1 305 kg,
- per veicolo della categoria  $N_1$ , classe II, s'intende un veicolo  $N_1$  con una massa di riferimento maggiore di 1 305 kg, ma non superiore a 1 760 kg,
- per veicolo della categoria  $N_1$ , classe III, s'intende un veicolo  $N_1$  con una massa di riferimento superiore a 1 760 kg.

*Articolo 6*

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva anteriormente al 19 febbraio 2005. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

*Articolo 7*

La presente direttiva entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

*Articolo 8*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, addì 11 febbraio 2004.

*Per il Parlamento europeo*

*Il Presidente*

P. COX

*Per il Consiglio*

*Il Presidente*

M. McDOWELL

---

## ALLEGATO

I. L'allegato I della direttiva 80/1268/CEE è modificato come segue.

1) Il punto 1 è sostituito dal seguente:

«1. CAMPO DI APPLICAZIONE

La presente direttiva si applica alla misurazione delle emissioni di biossido di carbonio (CO<sub>2</sub>) e del consumo di carburante dei veicoli delle categorie M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub>.

Essa non si applica a un tipo di veicoli N<sub>1</sub> se ricorrono entrambe le condizioni seguenti:

- il tipo di motore montato su detto tipo di veicolo N<sub>1</sub> è stato omologato ai sensi della direttiva 88/77/CEE, e
- la produzione annua totale a livello mondiale di veicoli N<sub>1</sub> del costruttore è inferiore a 2 000 unità.»

2) Il punto 2.3 è sostituito dal seguente:

«2.3. Per la prova descritta al punto 6 un veicolo rappresentativo del tipo di veicolo da omologare sarà presentato quando il servizio tecnico, che è responsabile delle prove di omologazione, effettua esso steso le prove. Per i veicoli M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub>, le cui emissioni sono state omologate ai sensi della direttiva 70/220/CEE, il servizio tecnico controllerà durante la prova che il veicolo rispetti i valori limite applicabili a quel tipo di veicolo ai sensi della direttiva 70/220/CEE.»

3) Al punto 6.1 è aggiunto il paragrafo seguente:

«I veicoli che non raggiungono i valori di accelerazione e di velocità massima necessari durante il ciclo di prova vanno azionati con l'acceleratore completamente premuto finché non raggiungano di nuovo la curva operativa richiesta. Le deviazioni dal ciclo di prova devono essere registrate nella relazione di prova.»

4) Il punto 11 è sostituito dal seguente:

«11. ESTENSIONE DELL'OMOLOGAZIONE

11.1. L'omologazione può essere estesa ai veicoli dello stesso tipo o di un tipo diverso che differiscono per quanto riguarda le seguenti caratteristiche di cui all'allegato II, se le emissioni di CO<sub>2</sub> misurate dal servizio tecnico non superano di più del 4 % per i veicoli della categoria M<sub>1</sub> e del 6 % per i veicoli della categoria N<sub>1</sub> il valore previsto all'omologazione:

- massa di riferimento
- massa massima autorizzata
- tipo di carrozzeria:
  - per i veicoli M<sub>1</sub>: berlina, due volumi, familiare (giardinetta), coupé, decappottabile, veicolo multi uso
  - per i veicoli N<sub>1</sub>: autocarro, furgone
- rapporti totali di trasmissione
- equipaggiamento e accessori del motore

11.2. Estensione dell'omologazione per i veicoli della categoria N<sub>1</sub> all'interno di una famiglia:

11.2.1. Per i veicoli della categoria N<sub>1</sub> omologati come membri di una famiglia di veicoli conformemente alla procedura di cui all'allegato I, punto 12.2, l'omologazione può essere estesa ai veicoli della stessa famiglia solo se, per il servizio tecnico, il consumo di carburante del nuovo veicolo non è superiore a quello del veicolo su cui si basa il consumo di carburante della famiglia.

L'omologazione può altresì essere estesa ai veicoli che:

- sono fino a 110 kg più pesanti dei membri della famiglia sottoposti a prova, purché siano entro i 220 kg dal membro della famiglia più leggero, e
- hanno un rapporto totale di trasmissione più basso di quello del membro della famiglia sottoposto a prova esclusivamente a causa di un cambiamento della dimensione dei pneumatici, e
- si conformano alla famiglia sotto ogni altro aspetto.

11.2.2. Per i veicoli della categoria N<sub>1</sub> omologati come membri di una famiglia di veicoli conformemente alla procedura di cui all'allegato I, punto 12.3, l'omologazione può essere estesa ai veicoli della stessa famiglia senza prove addizionali solo se per il servizio tecnico il consumo di carburante del nuovo veicolo rientra nei limiti rilevati per i due veicoli della famiglia che hanno rispettivamente il consumo di carburante minimo e massimo.»

5) È aggiunto il punto seguente:

«12. OMOLOGAZIONE DI VEICOLI DELLA CATEGORIA N<sub>1</sub> ALL'INTERNO DI UNA FAMIGLIA

I veicoli della categoria N<sub>1</sub> possono essere omologati all'interno di una famiglia, come definito al punto 12.1, utilizzando uno dei due metodi alternativi descritti ai punti 12.2 e 12.3.

12.1. I veicoli N<sub>1</sub> possono essere raggruppati in una famiglia ai fini della presente direttiva se i seguenti parametri sono identici o rientrano nei limiti specificati:

12.1.1. Sono parametri identici:

- costruttore e tipo, quali definiti nell'allegato II, sezione I, punto 0.2,
- cilindrata del motore,
- tipo di sistema di controllo delle emissioni,
- sistema di alimentazione del combustibile, quale definito nell'allegato II, punto 1.5.2.

12.1.2. Devono rientrare nei limiti sottindicati i seguenti parametri:

- rapporti totali di trasmissione (non superiore all'8 % del più basso) come definito all'allegato II, punto 1.6.3,
- massa di riferimento (non più leggero di 220 kg rispetto al più pesante),
- area frontale (non inferiore al 15 % del più largo),
- potenza del motore (non superiore al 10 % rispetto al valore più alto).

12.2. Una famiglia di veicoli quale definita al punto 12.1 può essere omologata con dati relativi all'emissione di CO<sub>2</sub> e al consumo di carburante comuni a tutti i membri della famiglia. Il servizio tecnico deve selezionare per la prova il membro della famiglia che ritiene abbia l'emissione di CO<sub>2</sub> più elevata. Le misurazioni sono eseguite secondo la procedura descritta al punto 6 e i risultati conformemente al metodo descritto al punto 6.5 sono utilizzati come valori di omologazione comuni a tutti i membri della famiglia.

12.3. I veicoli raggruppati in una famiglia quale definita al punto 12.1 possono essere omologati con dati relativi all'emissione di CO<sub>2</sub> e al consumo di carburante specifici per ciascun membro della famiglia. Il servizio tecnico deve selezionare per la prova due veicoli che ritiene abbiano le emissioni di CO<sub>2</sub> rispettivamente più alte e più basse. Le misurazioni sono eseguite secondo la procedura descritta al punto 6. Se i dati del costruttore per questi due veicoli rientrano nella tolleranza descritta al punto 6.5, le emissioni di CO<sub>2</sub> dichiarate dal costruttore per tutti i membri della famiglia di veicoli possono essere utilizzate come valori di omologazione. Se i dati del costruttore non rientrano nella tolleranza, i risultati conformemente al metodo descritto al punto 6.5 sono utilizzati come valori di omologazione e il servizio tecnico deve selezionare un numero appropriato di altri membri della famiglia per prove aggiuntive.»

II. L'allegato II della direttiva 80/1268/CEE è modificato come segue:

1) Il testo all'inizio della pagina è modificato come segue:

«Addendum alla scheda di omologazione CE n....

riguardante l'omologazione di un veicolo <sup>6</sup> per quanto riguarda la direttiva 80/1268/CEE (emissioni di CO<sub>2</sub> e consumo di carburante), modificata da ultimo dalla direttiva 2004/3/CE.»

2) Nell'addendum è aggiunta la seguente nota in calce:

«<sup>(6)</sup> Per i veicoli omologati all'interno di una famiglia di veicoli, in base all'allegato I, punto 12, per ciascun membro della famiglia di veicoli dev'essere fornito il presente addendum.»

3) I seguenti punti dell'addendum sono modificati come segue:

a) Il punto 1.3 è sostituito dal seguente:

«1.3. Tipo di carrozzeria:

1.3.1. M<sub>1</sub>: berlina, due volumi, familiare (giardinetta), coupé, decappottabile, veicolo multi uso <sup>1</sup>

1.3.2. N<sub>1</sub>: autocarro, furgone»

b) Il punto 1.7 è sostituito dal seguente:

«1.7. Valori di omologazione»