

REGOLAMENTO (CE) N. 79/2009 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 14 gennaio 2009

relativo all'omologazione di veicoli a motore alimentati a idrogeno e che modifica la direttiva 2007/46/CE

(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,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

(1) Il mercato interno comprende uno spazio senza frontiere interne nel quale deve essere garantita la libera circolazione dei beni, delle persone, dei servizi e dei capitali. A tal fine, per i veicoli a motore vige un sistema generale comunitario di omologazione. È opportuno armonizzare le norme tecniche di omologazione dei veicoli a motore riguardo alla propulsione a idrogeno per evitare l'adozione di norme diverse da uno Stato membro all'altro e garantire il buon funzionamento del mercato interno nonché, al tempo stesso, alti livelli di sicurezza pubblica e di tutela dell'ambiente.

(2) Il presente regolamento è un regolamento distinto, adottato ai fini della procedura comunitaria di omologazione di cui alla 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 («la direttiva quadro») ⁽³⁾. Gli allegati IV, VI e XI della direttiva suddetta dovrebbero, pertanto, essere modificati di conseguenza.

(3) In seguito alla richiesta del Parlamento europeo in tal senso, alla legislazione comunitaria in materia di veicoli è stato applicato un nuovo metodo di regolamentazione. Il presente regolamento dovrebbe limitarsi pertanto a fissare solo le disposizioni fondamentali riguardanti i requisiti per l'omologazione di impianti e componenti a idrogeno, mentre i dettagli tecnici dovrebbero essere indicati in provvedimenti di attuazione adottati a norma della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ⁽⁴⁾.

(4) In particolare, la Commissione dovrebbe avere il potere di stabilire requisiti e metodi di prova relativi a nuove forme di deposito o di uso dell'idrogeno, a componenti supplementari a idrogeno e al sistema di propulsione. La Commissione dovrebbe avere il potere anche di stabilire specifiche procedure, prove e prescrizioni riguardo alla protezione dagli urti dei veicoli alimentati a idrogeno nonché requisiti di sicurezza per i sistemi integrati. Tali misure di portata generale intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, completandolo con nuovi elementi non essenziali, devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 *bis* della decisione 1999/468/CE.

(5) Nel campo dei trasporti, una delle finalità principali dovrebbe essere il raggiungimento di una quota maggiore di veicoli più rispettosi dell'ambiente. È opportuno compiere sforzi ulteriori affinché un numero maggiore di tali veicoli sia immesso sul mercato. L'introduzione di veicoli a combustibili alternativi può migliorare sensibilmente la qualità dell'aria nelle città e, di conseguenza, anche lo stato della salute pubblica.

(6) Quello a idrogeno è considerato un modo di alimentazione pulito dei veicoli del futuro, in direzione di un'economia priva di inquinanti, basata sul riutilizzo delle materie prime e sulle risorse energetiche rinnovabili, in quanto i veicoli a idrogeno non emettono inquinanti a base di carbonio né gas a effetto serra. Dato che l'idrogeno è un vettore di energia e non una fonte energetica, l'utilità dell'alimentazione a idrogeno, dal punto di vista climatico, dipende dalla fonte di provenienza dell'idrogeno. È opportuno pertanto far sì che l'idrogeno combustibile sia prodotto in modo sostenibile per quanto possibile da risorse energetiche rinnovabili, di modo che l'uso dell'idrogeno come combustibile nei veicoli a motore abbia effetti positivi sull'equilibrio ambientale complessivo.

⁽¹⁾ Parere espresso il 9 luglio 2008.

⁽²⁾ Parere del Parlamento europeo del 3 settembre 2008 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 16 dicembre 2008.

⁽³⁾ GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

⁽⁴⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

- (7) La relazione finale del gruppo di alto livello CARS 21 ha indicato che, ove opportuno, occorre proseguire gli sforzi intesi a incoraggiare una maggiore armonizzazione a livello internazionale dei regolamenti relativi ai veicoli a motore, al fine di coinvolgere i principali mercati dei veicoli e di estendere l'armonizzazione ai settori non ancora coperti, in particolare nel quadro degli accordi dell'UNECE del 1958 e del 1998. In linea con questa raccomandazione, la Commissione dovrebbe continuare a sostenere lo sviluppo di requisiti armonizzati a livello internazionale per i veicoli a motore sotto l'egida dell'UNECE. In particolare, qualora venga adottato un regolamento tecnico internazionale (GTR) sui veicoli a motore a idrogeno e a celle a combustibile, la Commissione dovrebbe valutare la possibilità di adattare i requisiti di cui al presente regolamento a quelli fissati nel GTR.
- (8) È possibile utilizzare miscele di idrogeno come combustibile di transizione verso l'uso dell'idrogeno puro per facilitare l'introduzione di veicoli a motore alimentati a idrogeno negli Stati membri che dispongono di una buona infrastruttura di gas naturale. La Commissione dovrebbe pertanto mettere a punto requisiti per l'uso di miscele di idrogeno e di gas naturale/biometano, in particolare di un rapporto di mescolamento di idrogeno e gas che tenga conto della fattibilità tecnica e dei vantaggi ambientali.
- (9) Definire una legislazione-quadro per l'omologazione dei veicoli alimentati a idrogeno contribuirà a creare un clima di fiducia nella nuova tecnologia presso i potenziali utenti e il pubblico in generale.
- (10) Occorre perciò istituire un quadro adeguato per accelerare la commercializzazione di veicoli tecnologicamente innovativi e funzionanti con combustibili alternativi a ridotto impatto ambientale.
- (11) La maggior parte dei costruttori sta investendo molto nello sviluppo della tecnologia dell'idrogeno e ha già iniziato a immettere tali veicoli sul mercato. Nel futuro, è probabile che aumenti la quota dei veicoli alimentati a idrogeno sul parco circolante totale. È perciò necessario specificare i requisiti comuni riguardo alla sicurezza dei veicoli alimentati a idrogeno. Poiché i costruttori potrebbero perseguire approcci diversi nello sviluppo dei veicoli a idrogeno, è necessario stabilire requisiti tecnologicamente neutrali in materia di sicurezza.
- (12) È necessario stabilire tali requisiti di sicurezza per gli impianti a idrogeno e i loro componenti, ai fini della loro omologazione.
- (13) Per l'omologazione dei veicoli alimentati a idrogeno è necessario stabilire requisiti per l'installazione sul veicolo di impianti a idrogeno e dei loro componenti.
- (14) A causa delle caratteristiche del combustibile, i veicoli alimentati a idrogeno possono richiedere un trattamento specifico da parte dei servizi di soccorso. È perciò necessario fissare modalità per un'identificazione chiara e rapida di questi veicoli, consentendo ai servizi di soccorso di essere informati del combustibile a bordo del veicolo. Pur essendo adeguata a tale funzione, gli strumenti di identificazione dovrebbero evitare, per quanto possibile, di essere di natura tale da far sorgere preoccupazione tra il pubblico.
- (15) È altresì importante fissare gli obblighi dei costruttori relativi all'adozione di misure adeguate per impedire errori di rifornimento dei veicoli alimentati a idrogeno.
- (16) I veicoli a idrogeno possono aver successo sul mercato solo se è resa disponibile in Europa un'infrastruttura sufficiente in termini di distributori. La Commissione dovrebbe quindi prevedere misure atte a sostenere la costruzione di una rete di distributori a livello europeo per i veicoli alimentati a idrogeno.
- (17) I veicoli innovativi di piccole dimensioni, che ai sensi della normativa comunitaria sull'omologazione CE sono designati come veicoli di categoria L, sono considerati come precursori nell'utilizzo dell'idrogeno come combustibile. L'introduzione dell'idrogeno per questo tipo di veicoli richiede uno sforzo più contenuto, in quanto la sfida tecnica e il livello di investimenti necessario non è elevato come nei veicoli delle categorie M e N di cui all'allegato II della direttiva 2007/46/CE. La Commissione dovrebbe, entro il 1° gennaio 2010, valutare la possibilità di regolamentare l'omologazione dei veicoli a idrogeno di categoria L.
- (18) Poiché lo scopo del presente regolamento, vale a dire la realizzazione del mercato interno grazie all'introduzione di norme tecniche comuni riguardanti i veicoli a motore che utilizzano l'idrogeno, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, a causa della sua portata, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale scopo, in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento fissa le norme per l'omologazione dei veicoli a motore la cui propulsione si fonda sull'idrogeno e per l'omologazione dei componenti a contatto con l'idrogeno e degli impianti a idrogeno. Il presente regolamento fissa inoltre le norme per l'installazione di tali componenti e impianti.