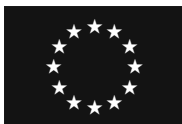


# PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

*Commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare*

PROVVISORIO  
2005/0282(COD)

5.5.2006

**\*\*\*I**

## **PROGETTO DI RELAZIONE**

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione degli autoveicoli riguardo alle emissioni e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione del veicolo e che modifica la direttiva 72/306/CEE e la direttiva .../.../CE  
(COM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD))

Commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare

Relatore: Matthias Groote

Relatrice per parere (\*): Anja Weisgerber

(\*) Cooperazione rafforzata tra le commissioni - articolo 47 del regolamento

### ***Significato dei simboli utilizzati***

- \* Procedura di consultazione  
*maggioranza dei voti espressi*
- \*\*I Procedura di cooperazione (prima lettura)  
*maggioranza dei voti espressi*
- \*\*II Procedura di cooperazione (seconda lettura)  
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune  
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per  
respingere o emendare la posizione comune*
- \*\*\* Parere conforme  
*maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento salvo nei  
casi contemplati dagli articoli 105, 107, 161 e 300 del trattato CE  
e dall'articolo 7 del trattato UE*
- \*\*\*I Procedura di codecisione (prima lettura)  
*maggioranza dei voti espressi*
- \*\*\*II Procedura di codecisione (seconda lettura)  
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune  
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per  
respingere o emendare la posizione comune*
- \*\*\*III Procedura di codecisione (terza lettura)  
*maggioranza dei voti espressi per approvare il progetto comune*

(La procedura indicata è fondata sulla base giuridica proposta dalla Commissione.)

### ***Emendamenti a un testo legislativo***

Negli emendamenti del Parlamento l'evidenziazione è effettuata in corsivo grassetto. L'evidenziazione in corsivo chiaro è un'indicazione destinata ai servizi tecnici, che concerne elementi del testo legislativo per i quali viene proposta una correzione in vista dell'elaborazione del testo finale (ad esempio, elementi manifestamente errati o mancanti in una versione linguistica). Le correzioni proposte sono subordinate all'accordo dei servizi tecnici interessati.

## INDICE

	<b>Pagina</b>
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO.....	5
MOTIVAZIONE.....	30



## PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione degli autoveicoli riguardo alle emissioni e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione del veicolo e che modifica la direttiva 72/306/CEE e la direttiva .../.../CE  
(COM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD))

(Procedura di codecisione: prima lettura)

*Il Parlamento europeo,*

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2005)0683)<sup>1</sup>,
  - visti l'articolo 251, paragrafo 2, e l'articolo 95 del trattato CE, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C6-0007/2006),
  - visto l'articolo 51 del suo regolamento,
  - visti la relazione della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare e i pareri della commissione per l'industria, la ricerca e l'energia, della commissione per i trasporti e il turismo e della commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori (A6-0000/2006),
1. approva la proposta della Commissione quale emendata;
  2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;
  3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione.

Testo della Commissione

Emendamenti del Parlamento

### Emendamento 1 CONSIDERANDO 4

(4) Nel marzo 2001 la Commissione ha varato il programma Clean Air For Europe (CAFE), ne ha descritto i principali elementi in una comunicazione e ha approvato una strategia tematica sull'inquinamento atmosferico. La strategia tematica sostiene la necessità di ulteriori riduzioni delle emissioni *dei veicoli per cogliere gli obiettivi europei di qualità*

(4) Nel marzo 2001 la Commissione ha varato il programma Clean Air For Europe (CAFE), ne ha descritto i principali elementi in una comunicazione e ha approvato una strategia tematica sull'inquinamento atmosferico. La strategia tematica sostiene la necessità di ulteriori riduzioni delle emissioni *del settore dei trasporti (aerei, marittimi e terrestri) e del*

<sup>1</sup> Non ancora pubblicata in Gazzetta ufficiale.

*dell'aria.*

*settore economico (industria di lavorazione delle materie prime). La riduzione delle emissioni dei veicoli va considerata elemento di una strategia globale.*

*Motivazione*

*In relazione alla strategia tematica non bisogna trascurare il fatto che accanto al settore degli autoveicoli a moto esistono anche altri settori le cui emissioni vanno ridotte in modo drastico.*

Emendamento 2  
CONSIDERANDO 5

(5) Quando si fissano norme sulle emissioni, occorre conoscere le implicazioni per i mercati e la competitività dei costruttori, i costi diretti e indiretti imposti alle imprese e i vantaggi sempre maggiori in termini di stimoli all'innovazione, di miglioramento della qualità dell'aria e di riduzione dei costi sanitari.

(5) Quando si fissano norme sulle emissioni, occorre conoscere le implicazioni per i mercati e la competitività dei costruttori, i costi diretti e indiretti imposti alle imprese e i vantaggi sempre maggiori in termini di stimoli all'innovazione, di miglioramento della qualità dell'aria, di riduzione dei costi sanitari **e di aumento della speranza di vita.**

*Motivazione*

*La questione non riguarda soltanto la riduzione dei costi sanitari, ma anche l'aumento della speranza di vita. La stima elaborata dalla Commissione anticipa il dato di 20.500 anni di vita salvati nel 2020.*

Emendamento 3  
CONSIDERANDO 6

(6) Per facilitare la libera circolazione di veicoli sul mercato interno sono necessari un accesso illimitato e standardizzato alle informazioni sulla riparazione dei veicoli e una concorrenza efficace sul mercato dei servizi di riparazione e di informazione. Gran parte di tali informazioni si riferisce ai sistemi diagnostici di bordo e alla loro interazione con altri sistemi dei veicoli. È opportuno elencare le caratteristiche tecniche cui i siti web dei costruttori

*(Non concerne la versione italiana)*

dovranno conformarsi.

Emendamento 4  
CONSIDERANDO 7

(7) La Commissione deve seguire da vicino gli sviluppi tecnologici relativi al controllo delle emissioni *ed eventualmente* aggiornare di conseguenza il presente regolamento.

(7) La Commissione deve seguire da vicino gli sviluppi tecnologici relativi al controllo delle emissioni *e, ove così disposto nel testo del regolamento*, aggiornare di conseguenza il presente regolamento.

*Motivazione*

*Risulta inopportuno risolvere ogni questione con la comitatologia, dobbiamo invece provvedere a che gli orientamenti principali siano deliberati con la procedura di codecisione.*

Emendamento 5  
CONSIDERANDO 8

(8) La Commissione deve tenere sotto controllo, ed eventualmente regolare, emissioni tuttora non regolate e dovute alla diffusione di carburanti di nuova formula, di tecnologie motoristiche e di sistemi di controllo della fuoriuscita dei gas di scarico *e valuterà anche i vantaggi di un sistema di controllo sulle emissioni degli idrocarburi totali (THC) rispetto a uno basato sugli idrocarburi diversi dal metano (NMHC) e sul metano (CH<sub>4</sub>).*

(8) La Commissione deve tenere sotto controllo, ed eventualmente *presentare al Consiglio e al Parlamento una proposta per* regolare *le* emissioni tuttora non regolate e dovute alla diffusione di carburanti di nuova formula, di tecnologie motoristiche e di sistemi di controllo della fuoriuscita dei gas di scarico.

*Motivazione*

*Occorre rispettare già ora valori limite distinti. Gli autoveicoli alimentati con metano liquido non possono rispettare tali valori.*

Emendamento 6  
CONSIDERANDO 8 BIS (nuovo)

*(8 bis) Al fine di non eliminare dal mercato gli autoveicoli alimentati a gas, che registrano un progresso in termini di minori emissioni di NO<sub>x</sub> e particolato, e di favorire nel contempo un progresso negli autoveicoli alimentati a benzina, nel*

**presente regolamento sono introdotti valori limite distinti per la massa totale degli idrocarburi e per la massa degli idrocarburi diversi dal metano.**

*Motivazione*

*Gli autoveicoli alimentati a metano contribuiscono notevolmente alla riduzione delle emissioni di NO<sub>x</sub> e particolato. Le loro emissioni sono inferiori a quelle di analoghi veicoli alimentati a benzina e pertanto non vanno eliminati dal mercato con valori limite che non possono essere rispettati da un punto di vista tecnico.*

Emendamento 7  
CONSIDERANDO 9

(9) Ai fini del controllo sulle emissioni di particolato ultra fine (PM), la Commissione dovrà **anche esaminare la possibilità di adottare** un approccio alle emissioni di PM basato sul numero oltre a quello basato sulla massa, attualmente in uso.

(9) Ai fini del controllo sulle emissioni di particolato ultra fine (PM<sub>2,5</sub> **e inferiore**), la Commissione dovrà **quanto prima e non oltre l'entrata in vigore della seconda fase (Euro 6) fissare** un approccio alle emissioni di PM basato sul numero oltre a quello basato sulla massa, attualmente in uso, **alla luce dei risultati del programma dell'UNECE sulla misurazione del particolato (Particulate Measurement Programme - PMP) e nel rispetto degli attuali impegnativi obiettivi ambientali.**

*Motivazione*

*Con l'introduzione di valori limite per il numero di particelle si provvede a che nelle misurazioni sia compreso anche il particolato ultra fine, che è stato classificato come nocivo per la salute. La riduzione della massa del particolato non è ancora possibile tecnicamente, però l'introduzione di un metodo di misurazione per calcolare il numero di particelle assicura che anche il particolato ultra fine sia limitato.*

Emendamento 8  
CONSIDERANDO 10

(10) Per garantire maggior ripetibilità alle misurazioni sulla massa delle emissioni di particolato in laboratorio, la Commissione **presenterà** un nuovo protocollo di prova. Concluso il relativo periodo di studio, si sostituirà all'attuale procedimento di misura il nuovo e, una volta avviato, si

(10) Per garantire maggior ripetibilità alle misurazioni sulla massa **e sul numero** delle emissioni di particolato in laboratorio, la Commissione **introdurrà quanto prima e comunque non oltre l'entrata in vigore della seconda fase (Euro 6)** un nuovo protocollo di prova **basato sui risultati del**



ricalibreranno i limiti di emissione della massa di PM fissati da questa proposta, poiché la nuova tecnica registra livelli di massa inferiori al metodo attuale.

***programma dell'UNECE sulla misurazione del particolato (Particulate Measurement Programme - PMP).***

Concluso il relativo periodo di studio, si sostituirà all'attuale procedimento di misura il nuovo e, una volta avviato, si ricalibreranno i limiti di emissione della massa di PM fissati da questa proposta, poiché la nuova tecnica registra livelli di massa inferiori al metodo attuale.

#### *Motivazione*

*Con l'introduzione di valori limite per il numero di particelle si provvede a che nelle misurazioni sia compreso anche il particolato ultra fine, particolarmente nocivo per la salute. La riduzione della massa del particolato non è ancora possibile tecnicamente, però l'introduzione di un metodo di misurazione per calcolare il numero di particelle assicura che anche il particolato ultra fine sia limitato.*

#### Emendamento 9

#### CONSIDERANDO 13 BIS (nuovo)

***(13 bis) Nella sua proposta sulla prossima fase sui gas di scarico (Euro 7) la Commissione dovrà esaminare la possibilità di introdurre, accanto alle emissioni abitualmente regolamentate anche valori limite per le emissioni di CO<sub>2</sub>. In tale contesto carburanti alternativi come i biocarburanti vanno particolarmente sostenuti dato che con il loro bilancio positivo di CO<sub>2</sub> provocano minori emissioni di CO<sub>2</sub>.***

#### *Motivazione*

*In un'ottica di continuità del processo avviato con il gruppo di altro livello CARS 21, all'industria automobilistica va trasmesso un segnale chiaro a livello legislativo e pertanto, ai fini della limitazione di tutte le emissioni inquinanti prodotte da veicoli con motore a combustione, in futuro dovranno essere ridotte anche le emissioni di CO<sub>2</sub>.*

*I biocarburanti dovrebbero avere maggiore diffusione in quanto costituiscono un'opzione sostenibile in termini economici ed ecologici per autoveicoli puliti sulle strade europee.*

#### Emendamento 10

CONSIDERANDO 13 BIS (nuovo)

***(13 bis) Per conseguire risultati a favore di un ambiente più pulito la Commissione dovrà esaminare la possibilità di introdurre regolamentazioni, non solo in materia di norme sui gas di scarico, ma anche in settori come l'efficienza energetica nel settore degli autoveicoli.***

*Motivazione*

*Non bisogna limitarsi alle emissioni, occorre intervenire anche a livello dell'efficienza energetica degli autoveicoli, in modo da andare alla radice del problema. Per esempio, negli autoveicoli intelligenti occorre intervenire in modo computerizzato per ridurre il consumo.*

Emendamento 11

CONSIDERANDO 13 QUATER (nuovo)

***(13 quater) Nella sua proposta sulla prossima fase in materia di gas di scarico (Euro 7) la Commissione dovrà presentare i risultati della valutazione sulla necessità di conservare le classificazioni secondarie degli autoveicoli in singoli gruppi.***

*Motivazione*

*Diventerebbe così possibile un'ulteriore semplificazione della regolamentazione.*

Emendamento 12

CONSIDERANDO 16 BIS (nuovo)

***(16 bis) Per eliminare incertezze nella legislazione, la direttiva 2005/55/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 settembre 2005, 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 degli autoveicoli 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>1</sup> deve essere modificata onde comprendere tutti gli autoveicoli pesanti e va precisato che il presente regolamento riguarda autoveicoli leggeri.***

---

<sup>1</sup> ***GU L 275 del 20.10.2005, pag. 1. Direttiva da ultimo modificata dalla direttiva della Commissione 2005/78/CE (GU L 313 del 29.11.2005, pag. 1).***

#### *Motivazione*

*Per legiferare meglio occorre definire con chiarezza il campo di applicazione. Autoveicoli pesanti alimentati a benzina sono attualmente compresi nella direttiva 70/220/CE. Anche se si tratta di un caso ipotetico in quanto sono pochi gli autoveicoli pesanti alimentati a benzina, a fini di chiarezza è meglio precisare di nuovo tale aspetto.*

#### Emendamento 13 CONSIDERANDO 17 BIS (nuovo)

***(13 bis) Per garantire un'agevole transizione dalle direttive vigenti al presente regolamento, la deroga che consentiva di omologare come veicoli della categoria N<sub>1</sub>, classe II o III, i veicoli della categoria M<sub>1</sub> di peso superiore a 2.500 kg dovrebbe essere mantenuta nella fase Euro 5 per i veicoli concepiti per assolvere a esigenze sociali specifiche. Tale deroga dovrebbe cessare di essere d'applicazione al momento dell'entrata in vigore della norma Euro 6.***

#### *Motivazione*

*I veicoli familiari diversi dai fuoristrada concepiti per il trasporto di più di 6 passeggeri oltre al conducente, così come i veicoli di salvataggio, emergenza e soccorso, i veicoli concepiti per il trasporto di persone con disabilità e i veicoli che rispondono a esigenze di pubblica utilità dovrebbero poter continuare ad essere omologati come veicoli di categoria N<sub>1</sub>, classi II e III, sino alla fase Euro 6.*

Emendamento 14  
CONSIDERANDO 18

(18) Le misure necessarie ad attuare o emendare il presente regolamento vanno adottate ai sensi della decisione 1999/468/CE del Consiglio del 28 giugno 1999 recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione.

(18) Le misure necessarie ad attuare o emendare il presente regolamento vanno adottate ai sensi della decisione 1999/468/CE del Consiglio del 28 giugno 1999 recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione, ***ove ciò sia precisato negli articoli corrispondenti.***

*Motivazione*

*Risulta inopportuno risolvere ogni questione con la comitatologia, dobbiamo invece provvedere a che gli orientamenti principali siano deliberati con la procedura di codecisione.*

Emendamento 15  
CONSIDERANDO 19

(19) Gli obiettivi del presente regolamento, come la realizzazione del mercato interno attraverso l'introduzione di prescrizioni tecniche comuni riguardo alle emissioni degli autoveicoli, non possono essere ottenuti in misura sufficiente dagli Stati membri. Data la portata dell'azione, i suoi obiettivi possono essere raggiunti meglio a livello comunitario. La Comunità può perciò adottare provvedimenti in base al principio di sussidiarietà, come stabilito all'articolo 5 del trattato. Ai sensi del principio di proporzionalità, stabilito in tale articolo, il presente regolamento non va oltre quanto necessario a tal fine,

(19) Gli obiettivi del presente regolamento, come la realizzazione del mercato interno attraverso l'introduzione di prescrizioni tecniche comuni riguardo alle emissioni degli autoveicoli ***e l'accesso garantito alle informazioni sulla riparazione per le officine indipendenti con le stesse modalità concesse a concessionari/meccanici autorizzati***, non possono essere ottenuti in misura sufficiente dagli Stati membri. Data la portata dell'azione, i suoi obiettivi possono essere raggiunti meglio a livello comunitario. La Comunità può perciò adottare provvedimenti in base al principio di sussidiarietà, come stabilito all'articolo 5 del trattato. Ai sensi del principio di proporzionalità, stabilito in tale articolo, il presente regolamento non va oltre quanto necessario a tal fine,

*Motivazione*

*Ai fini della libera circolazione degli autoveicoli nel mercato interno è necessario l'accesso alle informazioni sulla riparazione e alle officine indipendenti deve essere garantita la possibilità di offrire servizi di manutenzione e di altro tipo ai fini di un uso ecologico dell'autoveicolo.*

Emendamento 16  
ARTICOLO 1, COMMA 1

Il presente regolamento fissa i requisiti per l'omologazione di autoveicoli e pezzi di ricambio, come i *convertitori catalitici* di ricambio, riguardo alle loro emissioni.

Il presente regolamento fissa i requisiti per l'omologazione di autoveicoli e pezzi di ricambio, come i *dispositivi di riduzione delle emissioni* di ricambio, riguardo alle loro emissioni.

*Motivazione*

Occorre utilizzare una formulazione che non pregiudichi nessuna tecnologia o limiti le innovazioni.

Emendamento 17  
ARTICOLO 2

1. Il presente regolamento si applica agli autoveicoli *muniti di*:

1. Il presente regolamento si applica agli autoveicoli *delle categorie M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> e N<sub>1</sub> di cui all'[allegato II] della direttiva [XXXX/XX/CE] con una massa massima a carico tecnicamente ammissibile non superiore a 3 500 kg o una massa di riferimento non superiore a 2 610 kg.*

*(a) motori ad accensione comandata;*

*(b) motori ad accensione comandata delle categorie M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub>, definiti all'[allegato II] della direttiva [.../.../CE] alimentati a gas;  
e*

*(c) motori ad accensione spontanea delle categorie M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub>, definiti all'[allegato II] della direttiva [.../.../CE].*

2. A richiesta del costruttore *si può applicare il* presente regolamento *anche agli autoveicoli muniti di motori ad accensione spontanea* delle categorie M<sub>2</sub> e N<sub>2</sub>, di cui all'[allegato II] della direttiva [.../.../CE], con massa di riferimento non superiore a 2 840 kg e che soddisfano le condizione di cui al presente regolamento e nei relativi provvedimenti di attuazione.

2. A richiesta del costruttore *l'omologazione rilasciata ai sensi del* presente regolamento *ai veicoli delle categorie M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> e N<sub>1</sub> può essere estesa ai veicoli* delle categorie M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> e N<sub>2</sub> di cui all'[allegato II] della direttiva [.../.../CE], con massa di riferimento non superiore a 2 840 kg e che soddisfano le condizione di cui al presente regolamento e nei relativi provvedimenti di attuazione.

### Motivazione

*Per evitare confusioni, è bene separare nettamente la regolamentazione applicabile ai veicoli commerciali leggeri da quella applicabile ai veicoli commerciali pesanti. Occorre dunque modificare il campo d'applicazione. La nuova definizione del campo d'applicazione è tecnicamente neutra e quindi non fa riferimento a motori e carburanti. La modifica del campo d'applicazione del presente regolamento è collegata all'emendamento che modifica il campo d'applicazione della direttiva 2005/55/CE, che dovrebbe coprire in futuro tutti i veicoli commerciali pesanti.*

### Emendamento 18 ARTICOLO 3, PUNTO 1 BIS (nuovo)

***(1 bis) "veicolo concepito per assolvere a esigenze sociali specifiche": un veicolo familiare diverso dai fuoristrada concepito per il trasporto di più di 6 passeggeri oltre al conducente, ovvero un veicolo di salvataggio, emergenza e soccorso, un veicolo concepito per il trasporto di persone con disabilità o rispondente a esigenze di pubblica utilità;***

### Motivazione

*Per garantire un'agevole transizione dalle direttive vigenti al presente regolamento, la deroga che consentiva di omologare come veicoli della categoria N<sub>1</sub>, classe II o III, i veicoli della categoria M<sub>1</sub> di peso superiore a 2 500 kg dovrebbe essere mantenuta nella fase Euro 5 per i veicoli concepiti per assolvere a esigenze sociali specifiche. Tale deroga dovrebbe cessare di essere d'applicazione al momento con il passaggio alla fase Euro 6.*

### Emendamento 19 ARTICOLO 3, PUNTO 11

(11) "**Convertitore catalitico** d'origine": **convertitore catalitico** o insieme di **convertitori catalitici** che rientrano nell'omologazione rilasciata per il veicolo;

(11) "**Dispositivo di riduzione delle emissioni** d'origine": **un dispositivo di riduzione delle emissioni** o insieme di **tali dispositivi** che rientrano nell'omologazione rilasciata per il veicolo;

### Motivazione

*Per legiferare meglio e ai fini del progresso tecnico, risulta opportuno utilizzare una definizione più generica invece di singoli punti sui catalizzatori, sui filtri di particolato diesel, sui sistemi di trattamento finale del NO<sub>x</sub> e su altri dispositivi tecnici possibili in futuro. Occorre utilizzare una formulazione che non pregiudichi nessuna tecnologia o limiti le innovazioni.*

Emendamento 20  
ARTICOLO 3, PUNTO 12

(12) "**Convertitore catalitico** di ricambio": **convertitore catalitico** o insieme di **convertitori catalitici** destinato a sostituire un **convertitore catalitico** d'origine che può essere omologato come entità tecnica separata, come definita dalla direttiva [.../.../CE];

(12) "**Dispositivo di riduzione delle emissioni** di ricambio": **un dispositivo di riduzione delle emissioni** o insieme di **tali dispositivi** destinato a sostituire un **dispositivo di riduzione delle emissioni** d'origine che può essere omologato come entità tecnica separata, come definita dalla direttiva [.../.../CE];

*Motivazione*

*Per legiferare meglio e ai fini del progresso tecnico, risulta opportuno utilizzare una definizione più generica invece di singoli punti sui catalizzatori, sui filtri di particolato diesel, sui sistemi di trattamento finale del NO<sub>x</sub> e su altri dispositivi tecnici possibili in futuro. Occorre utilizzare una formulazione che non pregiudichi nessuna tecnologia o limiti le innovazioni.*

Emendamento 21  
ARTICOLO 3, PUNTO 13

(13) "Informazioni sulla riparazione": ogni informazione sulla diagnosi, la manutenzione, l'ispezione, il controllo periodico, la riparazione, la riprogrammazione o la riinizializzazione del veicolo fornita dai costruttori ai propri concessionari/meccanici autorizzati, con tutti gli emendamenti e supplementi successivi a tale informazione;

(13) "Informazioni sulla riparazione": ogni informazione sulla diagnosi, la manutenzione, l'ispezione, il controllo periodico, la riparazione, **l'installazione di parti o dispositivi**, la riprogrammazione o la riinizializzazione del veicolo fornita dai costruttori ai propri concessionari/meccanici autorizzati, con tutti gli emendamenti e supplementi successivi a tale informazione;

Emendamento 22  
ARTICOLO 3, PUNTO 14

(14) "Operatori indipendenti"; imprese diverse dai concessionari e meccanici autorizzati, coinvolte direttamente o indirettamente nella riparazione e manutenzione degli autoveicoli: meccanici, costruttori di utensili o di apparecchiature per la riparazione, distributori di pezzi di

(14) "Operatori indipendenti"; imprese diverse dai concessionari e meccanici autorizzati, coinvolte direttamente o indirettamente nella riparazione e manutenzione degli autoveicoli: meccanici, costruttori **e distributori** di utensili o di apparecchiature per la riparazione,

ricambio, editori di informazioni tecniche, club automobilistici, addetti al soccorso stradale, a servizi d'ispezione e di prova e alla formazione dei meccanici.

distributori di pezzi di ricambio, editori di informazioni tecniche, club automobilistici, addetti al soccorso stradale, a servizi d'ispezione e di prova e alla formazione dei meccanici.

Emendamento 23  
ARTICOLO 4, PUNTO 2

2. I costruttori garantiscono il rispetto delle procedure di omologazione a verifica della conformità della produzione, della durata dei dispositivi antinquinamento e della conformità in condizioni d'uso. I controlli su quest'ultima vanno effettuati per 5 anni o 100 000 km a seconda del caso che si verifica per primo. Le prove di durata dei dispositivi antinquinamento a fini di omologazione vanno effettuate per **160 000 km**.

2. I costruttori garantiscono il rispetto delle procedure di omologazione a verifica della conformità della produzione, della durata dei dispositivi antinquinamento e della conformità in condizioni d'uso. I controlli su quest'ultima vanno effettuati per 5 anni o 100 000 km a seconda del caso che si verifica per primo. Le prove di durata dei dispositivi antinquinamento a fini di omologazione vanno effettuate per **200 000 km**.

*Motivazione*

*Occorre assicurare che anche autoveicoli più vecchi possiedano dispositivi di riduzione delle emissioni funzionanti.*

Emendamento 24  
ARTICOLO 5, PARAGRAFO 4, LETTERA i)

i) carburanti di riferimento, come benzina, gasolio, gas e biocarburanti.

i) carburanti di riferimento, come benzina, gasolio, gas *liquido*, *metano* e biocarburanti.

Emendamento 25  
ARTICOLO 5, PARAGRAFO 5

5. La Commissione continuerà a studiare le sostanze inquinanti soggette alle condizioni e alle prove di cui al paragrafo 4 nonché i cicli di prova usati per misurare le emissioni e ***prenderà opportuni provvedimenti*** non appena le procedure o le prove cessino di essere adeguate o di

5. La Commissione continuerà a studiare le sostanze inquinanti soggette alle condizioni e alle prove di cui al paragrafo 4 nonché i cicli di prova usati per misurare le emissioni e ***presenterà al Consiglio e al Parlamento le modifiche necessarie*** appena le procedure o le prove cessino di



riflettere le emissioni globali effettive.

essere adeguate o di riflettere le emissioni globali effettive **oppure risulti opportuno regolamentare le emissioni di sostanze supplementari.**

#### *Motivazione*

*Le questioni attinenti alla revisione dei cicli di collaudo sperimentale e all'introduzione di valori limite per sostanze supplementari dovrebbero essere esaminate con la procedura di codecisione.*

#### Emendamento 26 ARTICOLO 5, PARAGRAFO 6

6. La Commissione fissa metodi, prove e requisiti specifici per attuare i paragrafi da 2 a 5 ai sensi della procedura di cui all'articolo 37, paragrafo 2 della direttiva [...]/.../CE].

6. La Commissione fissa metodi, prove e requisiti specifici per attuare i paragrafi da 2 a 4 ai sensi della procedura di cui all'articolo 37, paragrafo 2 della direttiva [...]/.../CE]. **Le misure transitorie devono essere presentate entro [sei mesi dall'entrata in vigore del regolamento].**

#### *Motivazione*

*I produttori automobilistici sono legati ai dettagli tecnici delle misure transitorie e pertanto non si devono procrastinare oltre sei mesi i termini di applicazione di nuovi valori limite.*

#### Emendamento 27 ARTICOLO 6, PARAGRAFO 1

1. I costruttori consentono, attraverso siti web e in modo facile, rapido e non discriminatorio rispetto a quello consentito ai concessionari/meccanici autorizzati, un accesso illimitato e normalizzato alle informazioni sulla riparazione dei veicoli anche agli operatori indipendenti.

1. I costruttori consentono, attraverso siti web e in modo facile, rapido e non discriminatorio rispetto a quello consentito ai concessionari/meccanici autorizzati, un accesso illimitato e normalizzato alle informazioni sulla riparazione dei veicoli anche agli operatori indipendenti. **Onde conseguire meglio tali obiettivi, le informazioni devono essere presentate in conformità dei requisiti tecnici degli standard OASIS. I costruttori forniscono agli operatori indipendenti e ai concessionari/meccanici autorizzati anche la relativa documentazione formativa.**

### Motivazione

*Lo standard OASIS, sviluppato nel 2003 in cooperazione con diverse industrie sotto la direzione della Commissione, permette un semplice accesso pratico ed efficace alle informazioni sulla riparazione. Secondo il regolamento sull'esenzione di blocco n. 1400/2002/CE si richiede anche la documentazione formativa e nel presente regolamento occorre inserire un rimando volto a garantire che essa continui ad essere messa a disposizione.*

#### Emendamento 28 ARTICOLO 6, PARAGRAFO 4

4. Le informazioni per la riparazione dei veicoli saranno accessibili sempre, salvo *disposizione contraria a fini* di manutenzione.

4. Le informazioni per la riparazione dei veicoli saranno accessibili sempre, salvo *che per esigenze* di manutenzione **del sistema d'informazione**.

#### Emendamento 29 ARTICOLO 6, PARAGRAFO 5

5. Per fabbricare o riparare componenti OBD di ricambio, strumenti diagnostici e attrezzature di prova, i costruttori forniranno, senza discriminare, informazioni **per la riparazione** dei veicoli a tutti i fabbricanti/meccanici interessati di componenti, strumenti diagnostici o attrezzatura di prova.

5. Per fabbricare o riparare componenti OBD di ricambio, strumenti diagnostici e attrezzature di prova, i costruttori forniranno, senza discriminare, **le pertinenti** informazioni **sui sistemi diagnostici di bordo (OBD)** dei veicoli a tutti i fabbricanti/meccanici interessati di componenti, strumenti diagnostici o attrezzatura di prova.

### Motivazione

*Le informazioni per la riparazione non coincidono con le informazioni OBD. Per ridare senso al presente paragrafo vanno indicate espressamente le informazioni OBD.*

#### Emendamento 30 ARTICOLO 8

La Commissione adotta i provvedimenti necessari per attuare gli articoli 6 e 7 ai sensi della procedura di cui all'articolo 37, paragrafo 2 della direttiva [...]/.../CE]. A tal fine, essa definirà le specifiche tecniche sul modo in cui sono fornite le informazioni

La Commissione adotta i provvedimenti necessari per attuare gli articoli 6 e 7 ai sensi della procedura di cui all'articolo 37, paragrafo 2 della direttiva [...]/.../CE]. A tal fine, essa definirà le specifiche tecniche sul modo in cui sono fornite le informazioni per la riparazione **e i sistemi diagnostici di**

per la riparazione dei veicoli.

**bordo (OBD)** dei veicoli.

### Motivazione

Cfr. la motivazione dell'emendamento riguardante l'articolo 6, paragrafo 5.

#### Emendamento 31 ARTICOLO 9, PARAGRAFI 2 e 3

2. A decorrere dal **[18 mesi più un giorno dopo la data d'entrata in vigore]**, e dal **[30 mesi dopo la data d'entrata in vigore]** per le classi II e III della categoria N<sub>1</sub>, le autorità nazionali rifiuteranno, per *i* motivi attinenti le emissioni o il consumo di carburante, il rilascio dell'omologazione CE o nazionale a nuovi tipi di veicoli che non soddisfino *il* presente regolamento e *i* relativi provvedimenti di attuazione.

3. A decorrere dal **[36 mesi dopo la data d'entrata in vigore]**, e dal **[48 mesi dopo la data d'entrata in vigore]** per le classi II e III della categoria N<sub>1</sub>, le autorità nazionali cesseranno di ritenere validi ai fini dell'[articolo 25] della direttiva [.../.../CE] i certificati di conformità relativi ai veicoli nuovi che non soddisfino *il* presente regolamento e *i* relativi provvedimenti di attuazione e, per motivi attinenti le emissioni o il consumo di carburante, ne rifiuteranno l'immatricolazione e ne vietano la vendita e l'entrata in servizio.

2. A decorrere dal **1° giugno 2009, tranne che per i veicoli della categoria M con una massa massima a carico tecnicamente ammissibile superiore a 2 500 kg concepiti per assolvere a esigenze sociali specifiche**, e dal **1° giugno 2010** per le classi II e III della categoria N<sub>1</sub> **e i veicoli della categoria M di cui sopra**, le autorità nazionali rifiuteranno, per motivi attinenti le emissioni o il consumo di carburante, il rilascio dell'omologazione CE o nazionale a nuovi tipi di veicoli che non soddisfino *alle prescrizioni del* presente regolamento e *ai* relativi provvedimenti di attuazione, **nella fattispecie agli allegati, ad eccezione dei valori limite Euro 6 di cui alla tabella 1 bis dell'allegato I.**

3. A decorrere dal **1° giugno 2010, tranne che per i veicoli della categoria M con una massa massima a carico tecnicamente ammissibile superiore a 2 500 kg concepiti per assolvere a esigenze sociali specifiche**, e dal **1° giugno 2011** per le classi II e III della categoria N<sub>1</sub> **e i veicoli della categoria M di cui sopra**, le autorità nazionali cesseranno di ritenere validi ai fini dell'[articolo 25] della direttiva [.../.../CE] i certificati di conformità relativi ai veicoli nuovi che non soddisfino *alle prescrizioni del* presente regolamento e *ai* relativi provvedimenti di attuazione, **nella fattispecie agli allegati, ad eccezione dei valori limite Euro 6 di cui alla tabella 1 bis dell'allegato I**, e, per motivi attinenti le emissioni o il consumo di carburante, ne rifiuteranno l'immatricolazione e ne vietano la vendita e l'entrata in servizio.

## Motivazione

*Nel corso delle discussioni preparatorie è emersa la necessità, nonché la fattibilità tecnica, di ulteriori riduzioni dei valori limite. Il relatore propone pertanto di compiere un ulteriore passo avanti e di introdurre nel presente regolamento, contemporaneamente alla norma Euro 5, un'ulteriore norma Euro 6 con valori limite più bassi. Ciò permette di fissare obiettivi di riduzione a lungo termine, il che significa offrire anche ai costruttori basi certe per la pianificazione e gli investimenti nell'attività di ricerca e sviluppo nel settore dei dispositivi degli autoveicoli volti a limitare le emissioni. Tra l'omologazione di nuovi tipi di veicoli e i nuovi veicoli dovrebbe intercorrere un intervallo di un anno soltanto, come previsto anche dalla norma Euro precedente.*

## Emendamento 32

### ARTICOLO 9, PARAGRAFI 3 BIS e 3 TER

***3 bis. A decorrere dal 1° giugno 2014, e dal 1° giugno 2015 per le classi II e III della categoria N<sub>1</sub>, le autorità nazionali rifiuteranno, per motivi attinenti le emissioni o il consumo di carburante, il rilascio dell'omologazione CE o nazionale a nuovi tipi di veicoli che non soddisfino alle prescrizioni del presente regolamento e ai relativi provvedimenti di attuazione, nella fattispecie agli allegati, inclusi i valori limite Euro 6 di cui alla tabella 1 bis dell'allegato I.***

***3 ter. A decorrere dal 1° giugno 2015, e dal 1° giugno 2016 per le classi II e III della categoria N<sub>1</sub>, le autorità nazionali cesseranno di ritenere validi ai fini dell'[articolo 25] della direttiva [...]/CE] i certificati di conformità relativi ai veicoli nuovi che non soddisfino alle prescrizioni del presente regolamento e ai relativi provvedimenti di attuazione, nella fattispecie agli allegati, inclusi i valori limite Euro 6 di cui alla tabella 1 bis dell'allegato I, e, per motivi attinenti le emissioni o il consumo di carburante, ne rifiuteranno l'immatricolazione e ne vieteranno la vendita e l'entrata in servizio.***

## Motivazione

*La prima fase, corrispondente alla norma Euro 5, dovrebbe entrare in vigore il 1° giugno*

2009, mentre la seconda fase, corrispondente alla norma Euro 6, dovrebbe entrare in vigore cinque anni dopo, ossia il 1° giugno 2014. Tra l'omologazione di nuovi tipi di veicoli e i nuovi veicoli dovrebbe intercorrere un intervallo di un anno soltanto, come previsto anche dalla norma Euro precedente.

Emendamento 33  
ARTICOLO 10

1. Le autorità nazionali vietano la vendita o l'installazione su un veicolo di **convertitori catalitici di ricambio nuovi**, destinati a veicoli omologati CE sprovvisti di sistemi diagnostici di bordo (OBD), se non sono di un tipo cui sia stata rilasciata un'omologazione ai sensi del presente regolamento.

2. In deroga al paragrafo 1, le autorità nazionali possono continuare a rilasciare estensioni dell'omologazione CE ai **convertitori catalitici di ricambio** alle condizioni in cui esse erano state rilasciate in origine.

1. Le autorità nazionali vietano la vendita o l'installazione su un veicolo di **dispositivi di riduzione delle emissioni**, destinati a veicoli omologati CE sprovvisti di sistemi diagnostici di bordo (OBD), se non sono di un tipo cui sia stata rilasciata un'omologazione ai sensi del presente regolamento.

2. In deroga al paragrafo 1, le autorità nazionali possono continuare a rilasciare estensioni dell'omologazione CE ai **dispositivi di riduzione delle emissioni** alle condizioni in cui esse erano state rilasciate in origine.

*Motivazione*

*Per legiferare meglio e ai fini del progresso tecnico, risulta opportuno utilizzare una definizione più generica invece di singoli punti sui catalizzatori, sui filtri di particolato diesel, sui sistemi di trattamento finale del NO<sub>x</sub> e su altri dispositivi tecnici possibili in futuro. Occorre utilizzare una formulazione che non pregiudichi nessuna tecnologia o limiti le innovazioni.*

Emendamento 34  
ARTICOLO 11, PARAGRAFO 1, COMMI 2 e 3

Tali incentivi saranno validi per tutti i veicoli nuovi, in vendita sul mercato di uno Stato membro, che soddisfino *il* presente regolamento e *i* relativi provvedimenti di attuazione prima delle date fissate all'articolo 9, **paragrafo 3**.

Essi cesseranno alle date fissate ***all'articolo 9, paragrafo 3***.

Tali incentivi saranno validi per tutti i veicoli nuovi, in vendita sul mercato di uno Stato membro, che soddisfino *alle prescrizioni del* presente regolamento e *ai* relativi provvedimenti di attuazione prima delle date fissate all'articolo 9.

Essi cesseranno alle date fissate ***rispettivamente:***

***(a) all'articolo 9, paragrafo 3, nel caso degli incentivi per il rispetto dei valori limite di emissione di cui alla tabella 1 dell'allegato I;***

***(b) all'articolo 9, paragrafo 3 ter, nel caso degli incentivi per il rispetto dei valori limite di emissione di cui alla tabella 1 bis dell'allegato I.***

*Motivazione*

*La modifica è collegata all'introduzione di un approccio in due fasi. Gli incentivi per i veicoli conformi ai valori limite Euro 5 dovrebbero cessare di essere d'applicazione al momento dell'entrata in vigore dei valori limite Euro 6.*

Emendamento 35  
ARTICOLO 13

***1. Entro [6 mesi dall'entrata in vigore] la Commissione esaminerà la necessità di ridefinire il valore limite delle emissioni di idrocarburi, di cui all'allegato I, per separare le emissioni di metano da quelle degli idrocarburi diversi dal metano.***

***2. Va anche studiata l'inclusione delle emissioni di metano nel calcolo delle emissioni di diossido di carbonio.***

***3. Se necessario, riguardo ai paragrafi 1 e 2, la Commissione provvederà:***

***1. La Commissione studia la possibilità di includere le emissioni di metano nel calcolo delle emissioni di diossido di carbonio.***

***Se necessario, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una proposta corredata di provvedimenti volti a testare, prendere in considerazione o limitare le emissioni di metano.***

***a) a modificare il presente regolamento ai sensi dell'articolo 14 per ricalibrare i valori limite per gli idrocarburi indicati all'allegato I di questo regolamento;***

***b) ad adottare provvedimenti per provare, tener conto o limitare le emissioni di metano.***

4. Al termine del programma UN/ECE sulla misurazione del particolato, effettuato sotto l'egida del World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations, la Commissione provvederà:

a) a modificare il presente regolamento ai sensi dell'articolo 14 per ricalibrare i valori limite indicati nell'allegato I in base alla massa di particolato e a introdurre valori limite basati sul numero di particelle in modo da stabilire un'ampia correlazione con i valori limite di massa della benzina e del gasolio.

b) ad adottare, ai sensi dell'articolo 37, paragrafo 2 della direttiva [.../.../CE] un metodo rivisto di misura per il particolato e un valore limite per il numero di particelle.

2. Al termine del programma UN/ECE sulla misurazione del particolato, effettuato sotto l'egida del World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations, ***e al più tardi al momento dell'entrata in vigore della norma Euro 6***, la Commissione provvederà ***ad adottare le misure in appresso, senza ridurre le ambizioni attuali per quanto riguarda l'ambiente:***

a) a modificare il presente regolamento ai sensi dell'articolo 14 per ricalibrare i valori limite indicati nell'allegato I in base alla massa di particolato e a introdurre valori limite basati sul numero di particelle in modo da stabilire un'ampia correlazione con i valori limite di massa della benzina e del gasolio;

b) ad adottare, ai sensi dell'articolo 37, paragrafo 2 della direttiva [.../.../CE] un metodo rivisto di misura per il particolato e un valore limite per il numero di particelle.

#### *Motivazione*

*Emendamento collegato agli emendamenti precedenti e finalizzato a cercare di mantenere un approccio equilibrato rispetto alle questioni da disciplinare attraverso la procedura di comitatologia e quelle da disciplinare in codecisione.*

#### Emendamento 36 ARTICOLO 14

*Con la procedura di cui all'articolo 37, paragrafo 2, della direttiva [.../.../CE], la Commissione può emendare il presente regolamento ai sensi dell'articolo [36, paragrafi 2, 3 e 4] della stessa direttiva.*

***Ove viene fatto riferimento al presente articolo, conformemente alla procedura di cui all'articolo 37, paragrafo 2, della direttiva [.../.../CE], la Commissione può emendare il presente regolamento ai sensi dell'articolo [36, paragrafi 2, 3 e 4] della***

stessa direttiva.

Emendamento 37  
ARTICOLO 15 BIS (nuovo)

*Articolo 15 bis*

*Emendamenti alla direttiva 2005/55/CE*

*La direttiva 2005/55/CE è modificata  
come segue:*

*1) il titolo è sostituito dal titolo seguente:*

*"Direttiva 2005/55/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 28 settembre 2005 relativa all'omologazione dei veicoli commerciali pesanti riguardo alle loro emissioni (Euro 4 e 5)";*

*2) l'articolo 1 è sostituito dal testo seguente:*

*"Ai fini della presente direttiva valgono le seguenti definizioni:*

*(a) "veicolo": qualsiasi autoveicolo quale definito all'articolo 2 della direttiva 70/156/CEE, ad eccezione dei veicoli delle categorie M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> e N<sub>1</sub> aventi una massa massima a carico tecnicamente ammissibile non superiore a 3 500 kg o aventi una massa di riferimento non superiore a 2 610 kg;*

*(b) "motore": la fonte di propulsione motrice di un veicolo che può essere omologata in quanto entità tecnica quale definita all'articolo 3 della direttiva [XXXX/XX/CE];*

*(c) "veicolo ecologico migliorato (EEV)": il veicolo azionato da un motore conforme ai valori di emissione limite facoltativi indicati nella riga C delle tabelle di cui al punto 6.2.1 dell'allegato I."*

*3) La sezione 1 dell'allegato I è sostituita dal testo seguente:*

*"1. CAMPO D'APPLICAZIONE*

*La presente direttiva si applica al controllo degli inquinanti gassosi e delle*



*emissioni di particolato, alla vita utile dei dispositivi di controllo delle emissioni, alla conformità dei veicoli/motori in servizio e ai sistemi diagnostici di bordo (OBD) di tutti gli autoveicoli nonché ai motori indicati all'articolo 1, ad eccezione dei veicoli delle categorie M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> e M<sub>2</sub> omologati ai sensi del [regolamento (CE) n. XXXX/XXXX = il presente regolamento].*

*Qualora si rendessero necessarie ulteriori modifiche per tener conto dei cambiamenti di cui sopra, la direttiva 2005/55/CE e le relative misure di attuazione sono modificate secondo la procedura di cui all'articolo 37, paragrafo 2, della direttiva [XXXX/XX/CE].*

#### *Motivazione*

*La modifica del campo d'applicazione della direttiva 2005/55/CE è collegata alla modifica del campo d'applicazione del regolamento in esame. L'idea è che il regolamento copra tutte le autovetture e i veicoli commerciali leggeri, mentre la direttiva 2005/55/CE dovrebbe abbracciare tutti i veicoli commerciali pesanti, a prescindere dal carburante utilizzato.*

#### Emendamento 38 ARTICOLO 16

##### *Articolo 16*

*soppresso*

##### *Emendamenti alla direttiva 72/306/CEE*

*All'articolo 1 della direttiva 72/306/CEE viene aggiunto il seguente paragrafo:*

*"Tuttavia, la presente direttiva non si applica ai veicoli di cui all'articolo 2 del [presente regolamento]"*.

#### *Motivazione*

*Emendamento collegato alla modifica del campo d'applicazione del regolamento in esame e della direttiva 2005/55/CE.*

Emendamento 39  
ARTICOLO 17, PARAGRAFO 1

Le direttive 70/220/CEE, 80/1268/CEE, 89/458/CEE, 91/441/CEE, 93/59/CEE, 94/12/CE, 96/69/CE, 98/69/CE e 2004/3/CE sono abrogate a decorrere da [18 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento].

Le direttive 70/220/CEE, **72/306/CEE**, 80/1268/CEE, 89/458/CEE, 91/441/CEE, 93/59/CEE, 94/12/CE, 96/69/CE, 98/69/CE e 2004/3/CE sono abrogate a decorrere da [18 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento].

*Motivazione*

*Emendamento collegato alla modifica del campo d'applicazione della direttiva 2005/55/CE.*

Emendamento 40  
ARTICOLO 18, PARAGRAFO 2

2. Il presente regolamento si applica da [18 mesi + 1 giorno dopo l'entrata in vigore], ad eccezione degli articoli 9, paragrafo 1, e 11.

2. Il presente regolamento si applica da [18 mesi + 1 giorno dopo l'entrata in vigore], ad eccezione degli articoli 9, paragrafo 1, e 11, ***che si applicano da [data di entrata in vigore del presente regolamento].***

*Motivazione*

*Precisazione.*

Emendamento 41  
ARTICOLO 18, PARAGRAFO 3

***3. Se le modifiche o i provvedimenti d'attuazione di cui agli articoli 5, paragrafo 6, e 13, paragrafi 1 e 3, sono adottati dopo oltre [6 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento], le date di cui all'articolo 9, paragrafi 2 e 3, andranno sostituite con quelle indicate nelle modifiche o nei provvedimenti d'attuazione.***

***soppresso***

Emendamento 42  
ALLEGATO I, TABELLA 1

Testo della Commissione

**Tabella 1: Limiti d'emissione Euro 5**

		Massa di riferimento (MR) (kg)	Valori limite											
			Massa del monossido di carbonio (CO)		Massa degli idrocarburi (HC)		Massa degli ossidi di azoto (NO <sub>x</sub> )		Massa combinata degli idrocarburi e degli ossidi di azoto (HC + NO <sub>x</sub> )		Massa del particolato (MP)		Numero di particelle <sup>(1)</sup> (PM)	
			L <sub>1</sub> (mg/km)		L <sub>2</sub> (mg/km)		L <sub>3</sub> (mg/km)		L <sub>2</sub> + L <sub>3</sub> (mg/km)		L <sub>4</sub> (mg/km)		L <sub>5</sub> (#/km)	
Categoria	Classe		AC	AS	AC	AS	AC	AS	AC	AS	AC <sup>(2)</sup>	AS	AC	AS
M	—	<i>Tutto</i>	1000	500	<b>75</b>	—	60	<b>200</b>	—	<b>250</b>	5.0	5.0		
N <sub>1</sub>	I	RM ≤ 1305	1000	500	<b>75</b>	—	60	<b>200</b>	—	<b>250</b>	5.0	5.0		
	II	1305 < RM ≤ 1760	1810	630	<b>100</b>	—	75	<b>260</b>	—	<b>320</b>	5.0	5.0		
	III	1760 < RM	2270	740	<b>120</b>	—	82	<b>310</b>	—	<b>380</b>	5.0	5.0		

Chiave: AC = motore ad accensione comandata, AS = motore ad accensione spontanea

(1) **In un secondo tempo** verrà definito un numero standard.

(2) Le norme sulla massa del particolato nei motori ad accensione comandata si applicano solo ai veicoli con motori a iniezione diretta che funzionano parzialmente o completamente a combustione magra.

Emendamento del Parlamento

**Tabella 1: Limiti d'emissione Euro 5**

		Massa di riferimento (MR) (kg)	Valori limite													
			Massa del monossido di carbonio (CO)		Massa degli idrocarburi <i>totali</i> (THC)		<i>Massa degli idrocarburi diversi dal metano</i> (NMHC)		Massa degli ossidi di azoto (NO <sub>x</sub> )		Massa combinata degli idrocarburi <i>totali</i> e degli ossidi di azoto (THC + NO <sub>x</sub> )		Massa del particolato (MP)		Numero di particelle <sup>(1)</sup> (PM)	
			L <sub>1</sub> (mg/km)		L <sub>2</sub> (mg/km)		L <sub>3</sub> (mg/km)		L <sub>4</sub> (mg/km)		L <sub>2</sub> + L <sub>4</sub> (mg/km)		L <sub>5</sub> (mg/km)		L <sub>6</sub> (#/km)	
Categoria	Classe		AC	AS	AC	AS	AC	AS	AC	AS	AC	AS	AC <sup>(2)</sup>	AS	AC	AS
M <sup>(3)</sup>	—	Tutte	100 0	500	<b>100</b>	—	<b>68</b>	—	60	180	—	<b>230</b>	5.0	5.0		
N <sub>1</sub> <sup>(4)</sup>	I	RM ≤ 1305	100 0	500	<b>100</b>	—	<b>68</b>	—	60	180	—	<b>230</b>	5.0	5.0		
	II	1305 < RM ≤ 1760	181 0	630	<b>130</b>	—	<b>90</b>	—	75	240	—	<b>300</b>	5.0	5.0		
	III	1760 < RM	227 0	740	<b>160</b>	—	<b>108</b>	—	82	290	—	<b>360</b>	5.0	5.0		

Chiave: AC = motore ad accensione comandata, AS = motore ad accensione spontanea

(1) *Non appena possibile, e al più tardi al momento dell'entrata in vigore della norma Euro 6*, verrà definito un numero standard.

(2) Le norme sulla massa del particolato nei motori ad accensione comandata si applicano solo ai veicoli con motori a iniezione diretta che funzionano parzialmente o completamente a combustione magra.

(3) *Ad eccezione dei veicoli aventi massa massima a carico tecnicamente ammissibile superiore a 2 500 kg concepiti per assolvere a esigenze sociali specifiche.*

(4) *Inclusi i veicoli di cui alla nota (3).*

*Motivazione*

*Cfr. la motivazione.*

Emendamento 43  
ALLEGATO I, TABELLA 1 BIS (nuova)

Emendamento del Parlamento

**Tabella 1 bis: Limiti d'emissione Euro 6**

		Massa di riferimento (MR) (kg)	Valori limite													
			Massa del monossido di carbonio (CO)		Massa degli idrocarburi totali (THC)		Massa degli idrocarburi diversi dal metano (NMHC)		Massa degli ossidi di azoto (NOx)		Massa combinata degli idrocarburi e degli ossidi di azoto (HC + NO <sub>x</sub> )		Massa del particolato (MP)		Numero di particelle <sup>(1)</sup> (PM)	
			L <sub>1</sub> (mg/km)		L <sub>2</sub> (mg/km)		L <sub>3</sub> (mg/km)		L <sub>4</sub> (mg/km)		L <sub>2</sub> + L <sub>4</sub> (mg/km)		L <sub>5</sub> (mg/km)		L <sub>6</sub> (#/km)	
Categoria	Classe		AC	AS	AC	AS	AC	AS	AC	AS	AC	AS	AC <sup>(2)</sup>	AS	AC	AS
M	—	Tutte	1000	500	100	—	68	—	60	75	—	125	5.0	5.0		
N <sub>1</sub>	I	RM ≤ 1305	1000	500	100	—	68	—	60	75	—	125	5.0	5.0		
	II	1305 < RM ≤ 1760	1810	630	130	—	90	—	75	100	—	160	5.0	5.0		
	III	1760 < RM	2270	740	160	—	108	—	82	120	—	190	5.0	5.0		

Chiave: AC = motore ad accensione comandata, AS = motore ad accensione spontanea

(1) In questa fase verrà definito un numero standard.

(2) Le norme sulla massa del particolato nei motori ad accensione comandata si applicano solo ai veicoli con motori a iniezione diretta che funzionano parzialmente o completamente a combustione magra.

Motivazione

Cfr. la motivazione.

## MOTIVAZIONE

### Introduzione

La combustione di carburanti come benzina, diesel e gas, derivanti da fonti energetiche fossili quali il petrolio e il gas naturale, genera emissioni che sono dannose per la salute, la flora e la fauna e che favoriscono il riscaldamento dell'atmosfera.

Le autovetture pulite contribuiscono in modo sostanziale a migliorare la qualità dell'aria in Europa. Tale contributo è strettamente connesso all'età media del parco auto circolante sulle strade europee. Più si abbassa l'età media degli autoveicoli, più aumenta la percentuale di vetture che emettono scarichi a basso impatto sulla salute e sull'ambiente.

### La proposta della Commissione

Nel quadro del Sesto programma d'azione in materia di ambiente e del conseguente programma *Clean Air For Europe* (CAFE), lo scorso settembre la Commissione ha presentato una proposta di strategia tematica sull'inquinamento atmosferico. La proposta di regolamento Euro 5, presentata dalla Commissione il 21 dicembre 2005, rappresenta uno dei provvedimenti atti a raggiungere i necessari livelli di qualità dell'aria.

La proposta della Commissione prevede l'introduzione di norme tecniche armonizzate per gli autoveicoli leggeri, onde garantire il funzionamento del mercato interno e fornire, al tempo stesso, elevati livelli di protezione dell'ambiente. Vengono fissati valori limite per le emissioni nocive di monossido di carbonio (CO), idrocarburi (HC), ossidi di azoto (NOx) e particolato (PM). Per raggiungere l'obiettivo di un mercato interno efficiente in cui si garantiscono elevati livelli di protezione dell'ambiente, la proposta della Commissione prevede anche misure volte a favorire l'accessibilità delle informazioni sulla riparazione dei veicoli.

Lo strumento normativo migliore per introdurre la prossima norma Euro è il regolamento, che in questo caso riunisce e sostituisce tutti i precedenti testi normativi in materia (la direttiva 70/220/CEE e le sue numerose modifiche). In base all'approccio per livelli separati, parallelamente alla proposta di regolamento in oggetto ("regolamento politico") verrà elaborato un "regolamento tecnico", che fissa le caratteristiche tecniche volte a soddisfare i requisiti fondamentali.

### Approccio del relatore

- Nella proposta della Commissione, il campo d'applicazione viene definito in base alle varie tipologie di motori. Per motivi di semplicità e di chiarezza, il relatore propone d'ora in avanti di basarsi sulle categorie degli autoveicoli. La modifica della direttiva 2005/55/CE precisa per altro la legislazione differenziata fra veicoli leggeri e pesanti.
- Il relatore si rammarica che la proposta della Commissione non sia più ambiziosa. Nel corso delle discussioni preparatorie è apparso chiaro che i valori limite devono essere

ulteriormente abbassati e tale riduzione è anche fattibile dal punto di vista tecnico. Pertanto il relatore propone di fare un passo in più, introducendo nel regolamento in oggetto, contemporaneamente al livello Euro 5, anche un ulteriore livello Euro 6 con limiti d'emissione inferiori. In tal modo si fissano obiettivi di riduzione a lungo termine che, per la ricerca e lo sviluppo nel settore dei sistemi di riduzione dei gas di scarico degli autoveicoli, significano predicibilità e quindi sicurezza degli investimenti, anche a vantaggio dei produttori.

Il primo livello Euro 5 entrerebbe in vigore il 1° giugno 2009 e il secondo livello, Euro 6, dopo un intervallo di cinque anni, vale a dire il 1° giugno 2014.

- C'è chi ritiene che la proposta della Commissione non fissi limiti di emissione appropriati riguardo agli ossidi di azoto. Gli ossidi di azoto sono la causa delle piogge acide, dell'eutrofizzazione e della presenza di ozono troposferico, fenomeni che possono mettere in pericolo la vita degli esseri umani (in quanto irritanti e dannosi per gli organi respiratori) e che sono inoltre responsabili del grave inquinamento delle foreste e delle superfici coltivabili. Pertanto il relatore suggerisce che a livello Euro 5, per i veicoli provvisti di motori ad accensione spontanea si preveda un'ulteriore riduzione del 10% rispetto alla proposta della Commissione, che ora è di 180 mg/km. Non sarebbe realistico prevedere una riduzione maggiore, poiché ciò comporterebbe l'introduzione di sistemi di post-trattamento degli ossidi di azoto, che per i veicoli leggeri sono ancora in fase di test e costituiscono un mercato di nicchia. Per il secondo livello, Euro 6, il relatore suggerisce, quindi, un'ulteriore riduzione del 60% rispetto ai limiti di emissione del diesel, introducendo quindi una soglia pari a 75 mg/km. Per i motori ad accensione comandata deve essere mantenuto il limite proposto dalla Commissione, che comporta una riduzione del 25% rispetto a Euro 4. Una maggiore riduzione si rivelerebbe controproducente alla luce dell'evoluzione dei motori a iniezione diretta.
- La discussione sugli ossidi di azoto non deve porre in secondo piano la problematica delle polveri sottili. L'inquinamento è rilevabile soprattutto nelle grandi città e un ulteriore abbassamento dei valori limiti è imprescindibile.
- Il relatore condivide la proposta della Commissione, che per Euro 5 prevede di ridurre dell'80% l'emissione della massa di particolato, fissando una soglia pari a 5 mg/km. Tali limiti possono essere rispettati solamente introducendo filtri di particolato. Tuttavia, per ridurre in futuro anche le emissioni delle polveri ultra fini, ritenute particolarmente nocive alla salute, il relatore chiede che per la massa di particolato siano introdotti nel più breve tempo possibile, e comunque non oltre l'entrata in vigore di Euro 6, ulteriori limiti d'emissione e un nuovo procedimento di misura della quantità di particolato. Si tratterebbe di traguardi raggiungibili grazie agli attuali studi e discussioni nel quadro del programma di ricerca sulla misurazione del particolato della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite.
- Gli autoveicoli provvisti di motori CNG danneggiano molto meno l'ambiente rispetto ai veicoli esclusivamente alimentati a diesel o a benzina. I veicoli CNG non hanno problemi di particolato e il rilascio degli ossidi di azoto è considerevolmente al di sotto dei valori previsti nel caso di un veicolo alimentato da carburanti tradizionali. Per fare in modo che tali vetture non siano ritirate dal mercato, in quanto non

## Traduzione esterna

rispettose dei limiti di emissione proposti dalla Commissione sugli idrocarburi, il relatore propone di mantenere la norma Euro 4 sulla massa totale degli idrocarburi e di introdurre nella tabella in allegato un'ulteriore colonna per gli idrocarburi diversi dal metano (NMHC), in modo che per le auto alimentate a benzina si mantenga un valore limite inferiore riguardo all'emissione di idrocarburi.

- Le norme Euro 3 e Euro 4 prevedono che i veicoli di classe M oltre i 2 500 kg. possano essere omologati come veicoli di categoria N1, classe II e III. Tale eccezione oggi non si estende più a tutti i veicoli adibiti al trasporto di passeggeri al di sopra dei 2 500 kg. Per consentire una transizione agevole, il relatore propone per l'Euro 5 di mantenere tale eccezione per i veicoli di utilità sociale, quali, ad esempio, ambulanze, mezzi di soccorso, veicoli adibiti al trasporto di handicappati, vetture per i servizi pubblici, autovetture per famiglie numerose con più di sei posti auto escluso quello del conducente che non siano fuoristrada.
- Il relatore approva e condivide il fatto che la proposta della Commissione offra ancora agli Stati membri l'opportunità di promuovere tramite incentivi finanziari la rapida introduzione di autoveicoli puliti.
- Il relatore ritiene che fissando a 160 000 km. le prove di durata dei dispositivi antinquinamento, la Commissione non sia stata abbastanza ambiziosa. Egli propone di spingersi oltre introducendo una prova di durata di 200 000 km. In tal modo ci si avvicinerebbe agli standard del mercato americano e all'effettiva durata degli autoveicoli.
- Riguardo al capitolo III, relativo all'accesso all'informazione per la riparazione dei veicoli, il relatore appoggia la proposta della Commissione e sottolinea che, esattamente come accade per i concessionari e i meccanici autorizzati, anche gli operatori indipendenti devono ottenere l'accesso standardizzato, tramite la norma OASIS, alle informazioni sulla riparazione dei veicoli e dei sistemi diagnostici di bordo. Le attività di manutenzione e riparazione degli autoveicoli servono a garantire l'idoneità e il regolare funzionamento degli stessi. Consentendo anche agli operatori indipendenti di effettuare riparazioni senza problemi, si semplifica l'accesso alla manutenzione periodica. I controlli periodici rendono le autovetture sicure e anche meno inquinanti e devono pertanto essere agevolati.