



**2022/0365(COD)**

24.7.2023

## **PARERE**

della commissione per l'industria, la ricerca e l'energia

destinato alla commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'omologazione di veicoli a motore e motori, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, per quanto riguarda le relative emissioni e la durabilità delle batterie (Euro 7), che abroga i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 (COM(2022)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD))

Relatore per parere (\*): Massimiliano Salini

(\*) Procedura con le commissioni associate – articolo 57 del regolamento

PA\_Legam

## EMENDAMENTI

La commissione per l'industria, la ricerca e l'energia invita la commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare, competente per il merito, a prendere in considerazione i seguenti emendamenti:

### Emendamento 1

#### Proposta di regolamento

#### Considerando 4

##### *Testo della Commissione*

(4) Le prescrizioni tecniche per l'omologazione dei veicoli a motore, dei motori e dei ricambi per quanto riguarda le emissioni ("omologazione in relazione alle emissioni") sono attualmente stabilite in due regolamenti che si applicano all'omologazione in relazione alle emissioni rispettivamente per i veicoli leggeri e per quelli pesanti, il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio ("Euro 6")<sup>44</sup> e il regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio ("Euro VI")<sup>45</sup>. Il motivo per cui esistevano due regolamenti era che le emissioni dei veicoli pesanti venivano controllate sulla base di prove del motore, mentre per i veicoli leggeri la base era costituita da prove effettuate sull'intero veicolo. ***Da allora sono state sviluppate metodologie che consentono di sottoporre a prova su strada tanto i veicoli leggeri quanto quelli pesanti. Di conseguenza non è più necessario basare l'omologazione sulle prove del motore.***

---

<sup>44</sup> Regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo (GU L 171 del 29.6.2007, pag. 1).

<sup>45</sup> Regolamento (CE) n. 595/2009 del

##### *Emendamento*

(4) Le prescrizioni tecniche per l'omologazione dei veicoli a motore, dei motori e dei ricambi per quanto riguarda le emissioni ("omologazione in relazione alle emissioni") sono attualmente stabilite in due regolamenti che si applicano all'omologazione in relazione alle emissioni rispettivamente per i veicoli leggeri e per quelli pesanti, il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio ("Euro 6")<sup>44</sup> e il regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio ("Euro VI")<sup>45</sup>. Il motivo per cui esistevano due regolamenti era che le emissioni dei veicoli pesanti venivano controllate sulla base di prove del motore, mentre per i veicoli leggeri la base era costituita da prove effettuate sull'intero veicolo.

---

<sup>44</sup> Regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo (GU L 171 del 29.6.2007, pag. 1).

<sup>45</sup> 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 relative alla riparazione e alla 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 (GU L 188 del 18.7.2009, pag. 1).

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 relative alla riparazione e alla 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 (GU L 188 del 18.7.2009, pag. 1).

## Emendamento 2

### Proposta di regolamento Considerando 4 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(4 bis) Le prescrizioni per l'omologazione degli pneumatici di nuova costruzione C1, C2 e C3 sono stabilite nel regolamento sulla sicurezza generale ((UE) 2019/2144). Di conseguenza, il presente regolamento integra quelle prescrizioni tecniche – che rimangono la base per l'omologazione degli pneumatici nuovi – con prescrizioni sull'abrasione degli pneumatici. Il metodo di prova per la misurazione dell'abrasione degli pneumatici e i limiti di abrasione degli pneumatici sono attualmente in fase di sviluppo a livello di Nazioni Unite. Per l'adozione di questo metodo di prova, delle definizioni pertinenti e dei limiti di abrasione degli pneumatici, il presente regolamento dovrà essere integrato da una normativa secondaria che comprenda anche gli obblighi per i costruttori e un calendario di attuazione pertinente nonché un periodo transitorio per i costruttori di pneumatici dopo una certa data ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 3 bis (nuovo).***

### Emendamento 3

#### Proposta di regolamento Considerando 7

##### *Testo della Commissione*

(7) È inoltre necessario ridurre la complessità e i costi amministrativi e di attuazione per i costruttori e le autorità, **oltre che** garantire un'attuazione efficace ed efficiente delle norme Euro in materia di emissioni. Una semplificazione è conseguita eliminando le diverse date di applicazione dei limiti e delle prove che esistevano nel contesto delle norme Euro 6 ed Euro VI, eliminando prove delle emissioni multiple e complesse laddove tali prove non siano necessarie, facendo riferimento alle norme dei regolamenti ONU esistenti, ove applicabili, e garantendo una serie ottimizzata e coerente di procedure e prove per le varie fasi dell'omologazione in relazione alle emissioni.

##### *Emendamento*

(7) È inoltre necessario ridurre la complessità e i costi amministrativi e di attuazione per i costruttori e le autorità, **al fine di** garantire un'attuazione efficace ed efficiente delle norme Euro in materia di emissioni, **oltre alla neutralità tecnologica**. Una semplificazione è conseguita eliminando le diverse date di applicazione dei limiti e delle prove che esistevano nel contesto delle norme Euro 6 ed Euro VI, eliminando prove delle emissioni multiple e complesse laddove tali prove non siano necessarie, facendo riferimento alle norme dei regolamenti ONU esistenti, ove applicabili, e garantendo una serie ottimizzata e coerente di procedure e prove per le varie fasi dell'omologazione in relazione alle emissioni.

### Emendamento 4

#### Proposta di regolamento Considerando 8

##### *Testo della Commissione*

(8) Per limitare le emissioni prodotte dai veicoli leggeri e pesanti nella vita reale, è necessario sottoporre a prova i veicoli in condizioni d'uso reali con una serie **minima** di restrizioni, limiti e altre prescrizioni per la marcia effettiva, e non soltanto gli esami di laboratorio.

##### *Emendamento*

(8) Per limitare le emissioni **dallo scarico** prodotte dai veicoli leggeri e pesanti nella vita reale, è necessario sottoporre a prova i veicoli in condizioni d'uso reali con una serie **pertinente** di restrizioni, limiti e altre prescrizioni per la marcia effettiva, e non soltanto gli esami di laboratorio, **e si dovrebbero evitare al contempo le cosiddette "condizioni di guida falsate". Tali prove su strada dovrebbero escludere le condizioni di guida falsate e insolite.**

## Emendamento 5

### Proposta di regolamento Considerando 9

*Testo della Commissione*

**(9) L'accuratezza dei sistemi portatili per la misurazione delle emissioni utilizzati per misurare le emissioni prodotte dai veicoli su strada è migliorata notevolmente dalla loro introduzione. Di conseguenza è opportuno basare i limiti di emissione su tali misurazioni su strada, per cui le prove su strada non richiedono più l'uso di fattori di conformità.**

*Emendamento*

**soppresso**

## Emendamento 6

### Proposta di regolamento Considerando 11

*Testo della Commissione*

(11) Attualmente sono disponibili e ampiamente utilizzate in tutto il mondo tecnologie che limitano le emissioni evaporative di composti organici volatili durante l'uso, la sosta e il rifornimento dei veicoli a benzina. Di conseguenza è opportuno fissare i limiti di emissione per tali composti organici volatili a un livello inferiore **e introdurre limiti di emissione per la fase di rifornimento.**

*Emendamento*

(11) Attualmente sono disponibili e ampiamente utilizzate in tutto il mondo tecnologie che limitano le emissioni evaporative di composti organici volatili durante l'uso, la sosta e il rifornimento dei veicoli a benzina. Di conseguenza è opportuno fissare i limiti di emissione per tali composti organici volatili a un livello inferiore **per i nuovi veicoli e con altri mezzi a livello nazionale in modo da garantire che i controlli relativi alla fase II durante il rifornimento nelle stazioni di servizio, di cui alla direttiva 2014/99/UE, continuino a monitorare in maniera efficiente il rifornimento di tutti i veicoli a benzina.**

## Emendamento 7

### Proposta di regolamento Considerando 12

*Testo della Commissione*

(12) Le emissioni diverse da quelle dallo scarico sono costituite dal particolato emesso dagli pneumatici e dai freni dei veicoli. Si stima che le emissioni dagli pneumatici costituiscano la fonte maggiore di microplastiche nell'ambiente. Come indicato nella valutazione d'impatto, si prevede che entro il 2050 le emissioni diverse da quelle dallo scarico costituiranno fino al 90 % di tutte le emissioni di particolato del trasporto su strada, poiché il particolato prodotto dallo scarico diminuirà grazie all'elettrificazione dei veicoli. Le emissioni non dovute allo scarico dovrebbero quindi essere misurate e limitate. La Commissione dovrebbe preparare una relazione sull'abrasione degli pneumatici entro la fine del 2024 al fine di esaminare i metodi di misurazione e la situazione attuale, ***in modo da poter proporre*** limiti per l'abrasione degli pneumatici.

*Emendamento*

(12) Le emissioni diverse da quelle dallo scarico sono costituite dal particolato emesso dagli pneumatici e dai freni dei veicoli. Si stima che le emissioni dagli pneumatici costituiscano la fonte maggiore di microplastiche nell'ambiente. Come indicato nella valutazione d'impatto, si prevede che entro il 2050 le emissioni diverse da quelle dallo scarico costituiranno fino al 90 % di tutte le emissioni di particolato del trasporto su strada, poiché il particolato prodotto dallo scarico diminuirà grazie all'elettrificazione dei veicoli. Le emissioni non dovute allo scarico dovrebbero quindi essere misurate e limitate. La Commissione dovrebbe preparare una relazione sull'abrasione degli pneumatici entro la fine del 2024 al fine di esaminare i metodi di misurazione e la situazione attuale ***definiti dalle Nazioni Unite al fine di garantire che i*** limiti per l'abrasione degli pneumatici ***siano definiti in modo coerente. Inoltre, la relazione dovrebbe includere, per quanto possibile, una valutazione d'impatto sulle prescrizioni in materia di abrasione degli pneumatici, colmando le lacune rilevate nella valutazione d'impatto del presente regolamento.***

**Emendamento 8**

**Proposta di regolamento  
Considerando 14 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(14 bis) I dispositivi OBM, OBFCM o SOH utilizzano i dati generati dal veicolo per monitorarne la conformità al presente regolamento. Questi stessi dati devono essere condivisi, conformemente alla normativa sui dati, con gli utenti dei veicoli e con i loro fornitori di servizi, in modo che gli utenti dei veicoli possano***

*beneficiare di consigli e raccomandazioni su come limitare le emissioni del veicolo e il suo consumo energetico e prolungare la durata di vita della batteria grazie a un migliore uso del veicolo.*

## Emendamento 9

### Proposta di regolamento Considerando 15

#### *Testo della Commissione*

(15) La manomissione dei veicoli per rimuovere o disattivare parti dei sistemi antinquinamento è un problema ben noto. Tale pratica, che causa emissioni incontrollate, dovrebbe essere impedita. La manomissione del contachilometri determina falsi chilometraggi e ostacola il corretto controllo in servizio dei veicoli. È quindi *estremamente* importante *garantire la massima protezione possibile di tali sistemi, con tanto di certificati di sicurezza e un'adeguata protezione antimanomissione, per assicurare che né i sistemi antinquinamento né il contachilometri del veicolo possano essere manomessi.*

#### *Emendamento*

(15) La manomissione dei veicoli per rimuovere o disattivare parti dei sistemi antinquinamento è un problema ben noto. Tale pratica, che causa emissioni incontrollate, dovrebbe essere impedita *attraverso interventi tesi a prevenire la pubblicità, la vendita e l'installazione di dispositivi di manomissione.* La manomissione del contachilometri determina falsi chilometraggi e ostacola il corretto controllo in servizio dei veicoli, *motivo per cui gli Stati membri dovrebbero seguire l'esempio di altri Stati membri e introdurre la registrazione del chilometraggio dei veicoli quando il veicolo è sottoposto a manutenzione o a un controllo tecnico periodico.* È quindi importante *che i nuovi veicoli siano progettati con un'adeguata protezione di tali sistemi.*

## Emendamento 10

### Proposta di regolamento Considerando 16

#### *Testo della Commissione*

(16) I sensori installati sui veicoli sono già oggi utilizzati per rilevare anomalie relative alle emissioni e attivare le relative

#### *Emendamento*

(16) I sensori *e altri sistemi complessi* installati sui veicoli sono già oggi utilizzati per rilevare anomalie relative alle

riparazioni attraverso il sistema diagnostico di bordo (OBD, on-board diagnostic system). ***Il sistema OBD attualmente in uso non rileva tuttavia con precisione o tempestività i malfunzionamenti e non impone in misura sufficiente e in modo tempestivo le riparazioni. Di conseguenza è possibile che i veicoli emettano molto più di quanto consentito. I sensori impiegati finora per l'OBD possono essere utilizzati anche per monitorare e controllare in modo continuo il comportamento dei veicoli in per quanto riguarda le emissioni attraverso un sistema di monitoraggio di bordo (OBM, on-board monitoring). L'OBM avvertirà altresì l'utente della necessità di effettuare le riparazioni del motore o dei sistemi antinquinamento quando queste si rendono necessarie. Di conseguenza è opportuno prescrivere l'installazione di tale sistema e regolamentarne le prescrizioni tecniche.***

emissioni, ***memorizzare informazioni*** e attivare ***la necessità di effettuare*** le relative riparazioni attraverso il sistema diagnostico di bordo (OBD, on-board diagnostic system) ***e la spia di malfunzionamento sul cruscotto (malfunction indicator, MI).*** È possibile che i veicoli emettano molto più di quanto consentito ***a seconda del tempo che i conducenti o gli operatori impiegano per seguire l'indicazione della spia di malfunzionamento dell'OBD.*** Alcuni sensori impiegati finora per l'OBD possono essere utilizzati anche per monitorare e controllare il comportamento dei veicoli per quanto riguarda le emissioni ***dallo scarico e possono contribuire a migliorare la funzionalità dell'OBD.***

## Emendamento 11

### Proposta di regolamento Considerando 18

#### *Testo della Commissione*

(18) ***Nel caso in cui*** la Commissione ***presenti*** una proposta per l'immatricolazione, dopo il 2035, di nuovi veicoli leggeri alimentati esclusivamente con carburanti neutri dal punto di vista delle emissioni di ***CO<sub>2</sub>***, non soggetti all'ambito di applicazione delle norme ***sulle*** flotte che producono ***CO<sub>2</sub>*** e in conformità con il diritto dell'Unione e l'obiettivo di neutralità climatica dell'Unione, il presente regolamento dovrà essere modificato per includere la possibilità di omologare tali veicoli.

#### *Emendamento*

(18) ***La decarbonizzazione del settore dei trasporti richiede un quadro aperto dal punto di vista tecnologico.*** La Commissione ***dovrebbe presentare*** una proposta per l'immatricolazione, dopo il 2035, di nuovi veicoli leggeri alimentati esclusivamente con carburanti neutri dal punto di vista delle emissioni di ***CO<sub>2</sub>*** ***e di veicoli alimentati con una miscela di carburanti convenzionali e carburanti neutri dal punto di vista delle emissioni di CO<sub>2</sub>, in conformità con il diritto dell'Unione in materia di omologazione dei veicoli,*** non soggetti all'ambito di applicazione delle norme ***sui livelli di prestazione in materia di emissioni delle*** flotte che producono ***CO<sub>2</sub>*** e in conformità con il diritto dell'Unione e l'obiettivo di

neutralità climatica dell'Unione. **Pertanto**, il presente regolamento dovrà essere modificato per includere la possibilità di omologare tali veicoli.

## Emendamento 12

### Proposta di regolamento Considerando 18 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(18 bis)** *I risultati delle attività di ricerca scientifica e tecnologica dimostrano la sostenibilità dei carburanti rispettosi del clima e neutri dal punto di vista delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Per garantire che nessun combustibile fossile sia utilizzato nei veicoli alimentati con tali carburanti, la Commissione dovrebbe elaborare prescrizioni e norme, in collaborazione con i costruttori e i fornitori, al fine di individuare soluzioni tecniche pratiche, accessibili e adeguate alle masse.*

## Emendamento 13

### Proposta di regolamento Considerando 19

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(19) Le emissioni prodotte dai veicoli venduti da costruttori di piccole serie costituiscono una parte insignificante delle emissioni nell'Unione. **È** quindi **possibile** concedere a tali costruttori **una certa flessibilità** in relazione ad alcune delle prescrizioni. **I costruttori di piccole serie dovrebbero quindi poter sostituire alcune prove in sede di omologazione con dichiarazioni di conformità, mentre i costruttori di piccolissime serie dovrebbero poter utilizzare prove di laboratorio basate su cicli casuali di guida**

(19) Le emissioni prodotte dai veicoli venduti da costruttori di piccole serie costituiscono una parte insignificante delle emissioni nell'Unione. **Si dovrebbe** quindi concedere **flessibilità** a tali costruttori in relazione ad alcune delle prescrizioni **anche per quanto riguarda le disposizioni dei regolamenti in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> [inserire il riferimento della GU] posticipando l'applicazione di Euro 7 fino al 2035.**

*in condizioni reali.*

## Emendamento 14

### Proposta di regolamento Considerando 21

#### *Testo della Commissione*

(21) È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento in relazione a: obblighi dei costruttori nel contesto dell'omologazione e delle procedure, delle prove e delle metodologie da applicarsi per la dichiarazione di conformità, il controllo della conformità della produzione, il controllo della conformità in servizio **e il passaporto ambientale del veicolo (EVP)**; opzioni e designazioni dei veicoli; prescrizioni, prove, metodi e misure correttive in merito alla durabilità di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti, nonché alle capacità di registrazione e comunicazione dei sistemi OBM, anche ai fini delle ispezioni e dei controlli tecnici periodici; prescrizioni e informazioni che i costruttori di veicoli omologati in più fasi devono fornire, nonché procedure per determinare il valore di CO<sub>2</sub> per tali veicoli omologati in più fasi; elementi tecnici, prescrizioni amministrative e documentali per l'omologazione in relazione alle emissioni, i controlli e le verifiche, i controlli di vigilanza del mercato, gli obblighi di comunicazione, la conformità in servizio e i controlli della conformità della produzione; metodi e prove per: i) la misurazione delle emissioni dallo scarico in laboratorio e su strada, **comprensiva dei cicli di prova delle emissioni di guida reali (RDE) casuali e nello scenario peggiore, e l'uso di sistemi portatili di misurazione delle emissioni per verificare le emissioni reali durante la guida e le emissioni al minimo**; ii) la determinazione di emissioni

#### *Emendamento*

(21) È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento in relazione a: obblighi dei costruttori nel contesto dell'omologazione e delle procedure, delle prove e delle metodologie da applicarsi per la dichiarazione di conformità, il controllo della conformità della produzione **e** il controllo della conformità in servizio; opzioni e designazioni dei veicoli; prescrizioni, prove, metodi e misure correttive in merito alla durabilità di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti, nonché alle capacità di registrazione e comunicazione dei sistemi OBM, anche ai fini delle ispezioni e dei controlli tecnici periodici; prescrizioni e informazioni che i costruttori di veicoli omologati in più fasi devono fornire, nonché procedure per determinare il valore di CO<sub>2</sub> per tali veicoli omologati in più fasi; prescrizioni e informazioni che i costruttori di veicoli omologati in più fasi devono fornire, nonché procedure per determinare il valore di CO<sub>2</sub> per tali veicoli omologati in più fasi; elementi tecnici, prescrizioni amministrative e documentali per l'omologazione in relazione alle emissioni, i controlli e le verifiche, i controlli di vigilanza del mercato, gli obblighi di comunicazione, la conformità in servizio e i controlli della conformità della produzione; metodi e prove per: i) la misurazione delle emissioni dallo scarico in laboratorio e su strada, l'uso di sistemi portatili di misurazione delle emissioni per verificare le emissioni reali durante la

di CO<sub>2</sub>, consumo di carburante ed energia, autonomia elettrica e potenza del motore per i veicoli a motore; iii) la messa a punto di specifiche per l'indicatore di cambio di marcia (GSI); iv) la determinazione dell'impatto dei rimorchi O<sub>3</sub> e O<sub>4</sub> sulle emissioni di CO<sub>2</sub>, sul consumo di carburante e di energia, sull'autonomia elettrica e sulla potenza del motore dei veicoli a motore; iv) la misurazione delle emissioni dal basamento, delle emissioni evaporative e delle emissioni dai freni; v) la valutazione della conformità alle prescrizioni prestazionali minime di durabilità della batteria; vi) la valutazione della conformità in servizio di motori e veicoli; soglie di conformità e prescrizioni in tema di prestazioni, nonché vii) prove e metodi per le prestazioni dei sensori (OBD e OBM); viii) metodi per l'applicazione e la valutazione delle misure di sicurezza; specifiche e caratteristiche dei sistemi di avvertimento del conducente e dei metodi di incentivazione e controllo e del relativo funzionamento corretto; ix) metodi per il controllo del funzionamento corretto, dell'efficacia, della rigenerazione e della durabilità dei sistemi antinquinamento originali e di ricambio; x) metodi per l'applicazione e la valutazione delle misure di sicurezza, comprese l'analisi della vulnerabilità e la tutela dalle manomissioni; xi) metodi per il controllo del funzionamento corretto dei tipi omologati nel contesto di designazioni specifiche EURO 7; xii) criteri per l'omologazione in relazione alle emissioni per i costruttori di piccole e piccolissime serie; xiii) controlli e procedure di prova per i veicoli omologati in più fasi; xiv) le prescrizioni prestazionali per le apparecchiature di prova; xv) specifiche dei carburanti di riferimento; e xvi) metodi per valutare l'assenza di impianti di manipolazione e di strategie di manipolazione; xvi) misurazione dell'abrasione degli pneumatici; nonché xviii) **formato, dati e metodo di comunicazione dei dati EVP**. È altresì

guida; ii) la determinazione di emissioni di CO<sub>2</sub>, consumo di carburante ed energia, autonomia elettrica e potenza del motore per i veicoli a motore; iii) la messa a punto di specifiche per l'indicatore di cambio di marcia (GSI); iv) la determinazione dell'impatto dei rimorchi O<sub>3</sub> e O<sub>4</sub> sulle emissioni di CO<sub>2</sub>, sul consumo di carburante e di energia, sull'autonomia elettrica e sulla potenza del motore dei veicoli a motore; iv) la misurazione delle emissioni dal basamento, delle emissioni evaporative e delle emissioni dai freni; v) la valutazione della conformità alle prescrizioni prestazionali minime di durabilità della batteria; vi) la valutazione della conformità in servizio di motori e veicoli; soglie di conformità e prescrizioni in tema di prestazioni, nonché vii) prove e metodi per **monitorare** le prestazioni dei sensori (OBD e OBM); viii) metodi per l'applicazione e la valutazione delle misure di sicurezza; specifiche e caratteristiche dei sistemi di avvertimento del conducente e dei metodi di incentivazione e controllo e del relativo funzionamento corretto; ix) metodi per il controllo del funzionamento corretto, dell'efficacia, della rigenerazione e della durabilità dei sistemi antinquinamento originali e di ricambio; x) metodi per l'applicazione e la valutazione delle misure di sicurezza, comprese l'analisi della vulnerabilità e la tutela dalle manomissioni; xi) metodi per il controllo del funzionamento corretto dei tipi omologati nel contesto di designazioni specifiche EURO 7; xii) criteri per l'omologazione in relazione alle emissioni per i costruttori di piccole e piccolissime serie; xiii) controlli e procedure di prova per i veicoli omologati in più fasi; xiv) le prescrizioni prestazionali per le apparecchiature di prova; xv) specifiche dei carburanti di riferimento; e xvi) metodi per valutare l'assenza di impianti di manipolazione e di strategie di manipolazione; xvi) misurazione dell'abrasione degli pneumatici; nonché xviii) **misure per chiarire l'applicazione**

opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>50</sup>.

***delle prove che i costruttori, gli Stati membri, parti terze/la Commissione dovrebbero effettuare per l'omologazione iniziale, la conformità di produzione, la conformità in servizio e la vigilanza del mercato.*** È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>50</sup>.

---

<sup>50</sup> Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

---

<sup>50</sup> Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

## **Emendamento 15**

### **Proposta di regolamento Considerando 22**

#### *Testo della Commissione*

(22) Al fine di modificare o integrare, se del caso, gli elementi non essenziali del presente regolamento, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per quanto riguarda le condizioni di prova basate sui dati raccolti nell'ambito delle prove dei veicoli Euro 7, dei freni o degli pneumatici; prescrizioni per le prove, in particolare tenendo conto del progresso tecnico e dei dati raccolti durante le prove dei veicoli Euro 7; l'introduzione di opzioni e designazioni di veicoli basate su tecnologie innovative per i costruttori, ma anche la definizione di limiti per le emissioni di particolato dai freni e di limiti di abrasione per i tipi di pneumatici, nonché di prescrizioni prestazionali minime per le batterie e di

#### *Emendamento*

(22) Al fine di modificare o integrare, se del caso, gli elementi non essenziali del presente regolamento, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per quanto riguarda le condizioni di prova basate sui dati raccolti nell'ambito delle prove dei veicoli Euro 7, dei freni o degli pneumatici; prescrizioni per le prove, in particolare tenendo conto del progresso tecnico e dei dati raccolti durante le prove dei veicoli Euro 7; l'introduzione di opzioni e designazioni di veicoli basate su tecnologie innovative per i costruttori, ma anche la definizione di limiti per le emissioni di particolato dai freni e di limiti di abrasione per i tipi di pneumatici ***in conformità con il metodo di prova e i limiti sviluppati nell'ambito delle***

moltiplicatori di durabilità sulla base di dati raccolti nell'ambito delle prove dei veicoli Euro 7, oltre alla determinazione di definizioni e regole speciali per i costruttori di piccole serie per veicoli delle categorie M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub>. È particolarmente importante che la Commissione svolga consultazioni adeguate durante i lavori preparatori, anche a livello di esperti, e che tali consultazioni siano condotte conformemente ai principi stabiliti nell'accordo interistituzionale del 13 aprile 2016 "Legiferare meglio"<sup>51</sup>. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

---

<sup>51</sup> GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

*Nazioni Unite*, nonché di prescrizioni prestazionali minime per le batterie e di moltiplicatori di durabilità sulla base di dati raccolti nell'ambito delle prove dei veicoli Euro 7, oltre alla determinazione di definizioni e regole speciali per i costruttori di piccole serie per veicoli delle categorie M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub>. È particolarmente importante che la Commissione svolga consultazioni adeguate durante i lavori preparatori, anche a livello di esperti, e che tali consultazioni siano condotte conformemente ai principi stabiliti nell'accordo interistituzionale del 13 aprile 2016 "Legiferare meglio"<sup>51</sup>. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

---

<sup>51</sup> GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

## Emendamento 16

### Proposta di regolamento Considerando 25

#### *Testo della Commissione*

(25) È importante concedere agli Stati membri, alle autorità nazionali di omologazione e agli operatori economici il tempo necessario per prepararsi all'applicazione delle nuove regole introdotte dal presente regolamento. La data di applicazione dovrebbe pertanto essere posticipata. ***Mentre per i veicoli leggeri la data di applicazione dovrebbe essere la più ravvicinata possibile dal punto di vista tecnico, per i veicoli pesanti e i rimorchi la data di applicazione può***

#### *Emendamento*

(25) È importante concedere agli Stati membri, alle autorità nazionali di omologazione e agli operatori economici il tempo necessario per prepararsi all'applicazione delle nuove regole introdotte dal presente regolamento. La data di applicazione dovrebbe essere posticipata ***fino a che tutti i rispettivi atti di esecuzione e delegati siano stati emanati e adottati dalla Commissione, concedendo un tempo di preparazione di tre anni a partire da tale momento per i***

*essere ulteriormente posticipata di due anni, dato che per i veicoli pesanti la transizione verso i veicoli a emissioni zero sarà più lunga.*

*nuovi tipi.*

## **Emendamento 17**

### **Proposta di regolamento Articolo 1 – paragrafo 1 – comma 1 (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*Le prescrizioni tecniche e le disposizioni amministrative stabilite dal presente regolamento per l'omologazione in relazione alle emissioni e la vigilanza del mercato degli pneumatici di nuova costruzione devono essere considerate unitamente alle prescrizioni tecniche e alle disposizioni amministrative per gli pneumatici del regolamento (UE) 2019/2144 sulla sicurezza generale.*

## **Emendamento 18**

### **Proposta di regolamento Articolo 3 – comma 2 – punto 11**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

11) "particolato" o "PM": qualsiasi materiale emesso dal tubo di scappamento o dai freni e raccolto da un dispositivo filtrante;

11) "particolato" o "PM": qualsiasi materiale emesso dal tubo di scappamento o dai freni e raccolto da un dispositivo filtrante **secondo la procedura descritta nel presente regolamento;**

## **Emendamento 19**

### **Proposta di regolamento Articolo 3 – comma 2 – punto 14**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

14) "numero di particelle **superiori a** 10 nm" o "PN<sub>10</sub>": il numero totale di particelle

14) "numero di particelle **di** 10 nm" o "PN<sub>10</sub>": il numero totale di particelle solide

solide emesse dal tubo di scappamento o dai freni *aventi diametro non inferiore a 10 nm;*

emesse dal tubo di scappamento o dai freni *misurato conformemente alla procedura descritta nel presente regolamento con un valore di soglia nominale di 10 nm;*

## Emendamento 20

### Proposta di regolamento

#### Articolo 3 – comma 2 – punto 18

##### *Testo della Commissione*

18) "idrocarburi non metanici" o "NHMC" (non-methane hydrocarbons): il totale degli idrocarburi emessi dal tubo di scappamento, escluso il metano;

##### *Emendamento*

18) "idrocarburi non metanici" o "NMHC" (non-methane hydrocarbons): il totale degli idrocarburi emessi dal tubo di scappamento, escluso il metano;

## Emendamento 21

### Proposta di regolamento

#### Articolo 3 – comma 2 – punto 29

##### *Testo della Commissione*

29) *"abrasione dello pneumatico": la massa di materiale persa dallo pneumatico in ragione del processo di abrasione e dispersa nell'ambiente;*

##### *Emendamento*

*soppresso*

## Emendamento 22

### Proposta di regolamento

#### Articolo 3 – comma 2 – punto 34

##### *Testo della Commissione*

34) "sistemi antinquinamento originali": sistema antinquinamento, o insieme di tali sistemi, oggetto dell'omologazione concessa per il veicolo in questione;

##### *Emendamento*

34) "sistemi antinquinamento originali": sistema antinquinamento, o insieme di tali sistemi, oggetto dell'omologazione concessa per il veicolo in questione *e installato sul veicolo alla data della prima immatricolazione;*

## Emendamento 23

### Proposta di regolamento

#### Articolo 3 – comma 2 – punto 37

##### *Testo della Commissione*

37) "sistema diagnostico di bordo" o "OBD": **sistema in grado di generare informazioni diagnostiche di bordo (OBD) nel veicolo, come definito all'articolo 3, punto 49, del regolamento (UE) 2018/858, e di comunicare tali informazioni tramite la porta OBD e via etere;**

##### *Emendamento*

37) "sistema diagnostico di bordo" o "OBD": ***nell'ambito del presente regolamento, sistema a bordo del veicolo in grado di rilevare malfunzionamenti dei sistemi di controllo delle emissioni monitorate, di identificare la probabile zona di malfunzionamento mediante codici di guasto archiviati nella memoria del computer e di accendere la spia di malfunzionamento (MI) per informare l'operatore del veicolo, facoltativamente via etere;***

## Emendamento 24

### Proposta di regolamento

#### Articolo 3 – comma 2 – punto 38

##### *Testo della Commissione*

38) "sistema di monitoraggio di bordo" o "OBM" (on-board monitoring): sistema installato a bordo di un veicolo in grado di **rilevare un eccesso di emissioni o il funzionamento in modalità a emissioni zero di un veicolo, se del caso, di segnalare le emissioni in eccesso memorizzandole nel veicolo e di comunicare tali** informazioni tramite la porta OBD e via etere;

##### *Emendamento*

38) "sistema di monitoraggio di bordo" o "OBM" (on-board monitoring): sistema installato a bordo di un veicolo in grado di ***monitorare le emissioni tenendo conto delle tolleranze di misurazione dell'OBM e di fornire*** informazioni tramite la porta OBD e ***facoltativamente*** via etere;

## Emendamento 25

### Proposta di regolamento

#### Articolo 3 – punto 42

##### *Testo della Commissione*

42) "emissioni di guida reali" o "RDE"

##### *Emendamento*

42) "emissioni di guida reali" o "RDE"

(real driving emissions): le emissioni di un veicolo in condizioni normali **ed** estese di guida, come specificato all'allegato III, **tabelle 1 e 2**;

(real driving emissions): le emissioni di un veicolo in condizioni normali **e al massimo in una delle condizioni** estese di guida **alla volta**, come specificato all'allegato III, **tabella 1, nonché all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 595/2009 e all'allegato II del regolamento (UE) n. 582/2011; nei test in condizioni estese non si applica alcuna combinazione, in contemporanea, di tali condizioni**;

## Emendamento 26

### Proposta di regolamento

#### Articolo 3 – comma 2 – punto 61

##### *Testo della Commissione*

61) "potenza alle ruote": la potenza **misurata** alle ruote di un veicolo e utilizzata per la sua propulsione;

##### *Emendamento*

61) "potenza alle ruote": la potenza **determinata conformemente al presente regolamento che viene rilasciata** alle ruote di un veicolo e utilizzata per la sua propulsione;

## Emendamento 27

### Proposta di regolamento

#### Articolo 3 – comma 2 – punto 62

##### *Testo della Commissione*

62) "rapporto potenza/massa": il rapporto tra la potenza nominale e la massa **in ordine di marcia**;

##### *Emendamento*

62) "rapporto potenza/massa": il rapporto tra la potenza nominale e la massa **massima tecnicamente ammissibile a pieno carico come definita all'allegato II del regolamento (UE) 2021/535**;

## Emendamento 28

### Proposta di regolamento

#### Articolo 3 – comma 2 – punto 71

##### *Testo della Commissione*

71) **"passaporto ambientale del**

##### *Emendamento*

**soppresso**

*veicolo" o "EVP" (environmental vehicle passport): una registrazione in formato cartaceo e digitale contenente informazioni sulle prestazioni ambientali di un veicolo al momento dell'immatricolazione, tra cui il livello dei limiti di emissione di inquinanti, le emissioni di CO<sub>2</sub>, il consumo di carburante, il consumo di energia, l'autonomia elettrica e la potenza del motore, la durabilità della batteria e altri valori correlati;*

#### **Emendamento 29**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 3 – comma 2 – punto 77**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**77) "pneumatico invernale" o "da neve": pneumatico il cui battistrada dispone di una scolpitura, una miscela o una struttura progettata principalmente per ottenere sul suolo innevato prestazioni migliori di quelle di uno pneumatico normale riguardo alla sua capacità di mettere o mantenere in movimento il veicolo;**

**soppresso**

#### **Emendamento 30**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 3 – comma 2 – punto 78**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**78) "pneumatico per uso speciale": pneumatico destinato a un uso misto, su strada e fuori strada, o ad altri impieghi speciali. Tali pneumatici sono progettati principalmente per mettere o mantenere in movimento il veicolo in condizioni di fuoristrada.**

**soppresso**

## Emendamento 31

### Proposta di regolamento

#### Articolo 3 – comma 2 – punto 78 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**78 bis) "carburanti neutri dal punto di vista delle emissioni di CO<sub>2</sub>": carburanti rinnovabili e/o sintetici come definiti dalla direttiva (UE) 2018/2001, compresi biocarburanti, biogas, combustibili da biomassa, carburanti rinnovabili liquidi e gassosi di origine non biologica per il trasporto (RFNBO) o carburanti derivanti da carbonio riciclato (RCF), per i quali le emissioni del carburante al momento dell'uso (e(u)) possono essere considerate pari a zero, nel senso che l'equivalente di CO<sub>2</sub> del carbonio incorporato nella composizione chimica del carburante al momento dell'uso e(u) è di origine biogenica o se ne è evitata l'emissione come CO<sub>2</sub> nell'atmosfera o se ne è evitato il suo destino attuale;**

## Emendamento 32

### Proposta di regolamento

#### Articolo 3 – comma 2 – punto 78 ter (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**78 ter) "fattore di correzione del carbonio (CFF)": un fattore che applica la correzione dei gas a effetto serra alle emissioni dal tubo di scappamento dei veicoli pesanti per la valutazione della conformità, al fine di riflettere l'intensità di carbonio e la percentuale di carburanti neutri dal punto di vista delle emissioni di carbonio, compresi i biocarburanti prodotti dalle materie prime elencate nell'allegato IX della direttiva sulla promozione delle fonti rinnovabili, i carburanti rinnovabili di origine non biologica - RFNBO e i carburanti**

## **Emendamento 33**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 4 – paragrafo 1**

##### *Testo della Commissione*

1. I costruttori garantiscono che i veicoli nuovi da loro prodotti, venduti, immatricolati o messi in servizio nell'Unione siano omologati in conformità al presente regolamento. I costruttori garantiscono che i nuovi componenti o entità tecniche indipendenti, fra cui motori, batterie di trazione, sistemi di **frenatura** e sistemi antinquinamento di ricambio, che necessitano di omologazione, da essi prodotti e venduti o messi in servizio nell'Unione, siano omologati in conformità al presente regolamento.

##### *Emendamento*

1. I costruttori garantiscono che i veicoli nuovi da loro prodotti, venduti, immatricolati o messi in servizio nell'Unione siano omologati in conformità al presente regolamento. ***A decorrere dalle date di applicazione specifiche del presente regolamento***, i costruttori garantiscono che i nuovi componenti o entità tecniche indipendenti, fra cui motori, batterie di trazione, sistemi di **emissione dai freni** e sistemi antinquinamento di ricambio, che necessitano di omologazione, da essi prodotti e venduti o messi in servizio nell'Unione, siano omologati in conformità al presente regolamento.

## **Emendamento 34**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 4 – paragrafo 2**

##### *Testo della Commissione*

2. I costruttori progettano, producono e assemblano i veicoli in modo tale da renderli conformi al presente regolamento, nel rispetto dei limiti di emissione di cui all'allegato I e ***dei valori dichiarati nel certificato di conformità*** e nella documentazione di omologazione per la durata di vita del veicolo, come indicato nella tabella 1 dell'allegato IV. Tali veicoli sono designati come veicoli "Euro 7".

##### *Emendamento*

2. I costruttori progettano, producono e assemblano i veicoli in modo tale da renderli conformi al presente regolamento, nel rispetto dei limiti di emissione di cui all'allegato I e ***delle condizioni stabilite all'allegato III nonché all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 595/2009 e all'allegato II del regolamento (UE) n. 582/2011*** e nella documentazione di omologazione per la durata di vita del veicolo, come indicato nella tabella 1 dell'allegato IV. Tali veicoli sono designati come veicoli "Euro 7".

## Emendamento 35

### Proposta di regolamento

#### Articolo 4 – paragrafo 3 – comma 1

##### *Testo della Commissione*

In sede di verifica della conformità ai limiti di emissione dallo scarico, se la prova viene eseguita in condizioni di marcia estese, le emissioni vengono divise per il divisore per condizioni di marcia estese di cui all'allegato III.

##### *Emendamento*

In sede di verifica della conformità ai limiti di emissione dallo scarico, se la prova viene eseguita in **una delle** condizioni di marcia estese, le emissioni vengono divise per il divisore per condizioni di marcia estese di cui all'allegato III **nonché all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 595/2009 e all'allegato II del regolamento (UE) n. 582/2011.**

## Emendamento 36

### Proposta di regolamento

#### Articolo 4 – paragrafo 4

##### *Testo della Commissione*

4. I costruttori progettano e producono i componenti o le entità tecniche indipendenti, fra cui motori, batterie di trazione, sistemi di frenatura e sistemi antinquinamento di ricambio, in modo da rispettare il presente regolamento, compresi i limiti di emissione di cui all'allegato I.

##### *Emendamento*

4. I costruttori progettano e producono i componenti o le entità tecniche indipendenti, fra cui, **attualmente, soltanto** motori, batterie di trazione, sistemi di frenatura e sistemi antinquinamento di ricambio, in modo da rispettare il presente regolamento, compresi i limiti di emissione di cui all'allegato I **e le condizioni stabilite all'allegato III nonché all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 595/2009 e all'allegato II del regolamento (UE) n. 582/2011.**

## Emendamento 37

### Proposta di regolamento

#### Articolo 4 – paragrafo 6 – lettera a

##### *Testo della Commissione*

a) sistemi OBD in grado di rilevare i malfunzionamenti che determinano il

##### *Emendamento*

a) sistemi OBD in grado di rilevare i malfunzionamenti che **notoriamente**

superamento dei limiti prescritti per le emissioni, al fine di facilitare le riparazioni;

determinano il superamento dei limiti prescritti per le emissioni **dallo scarico**, al fine di facilitare le riparazioni;

## Emendamento 38

### Proposta di regolamento

#### Articolo 4 – paragrafo 6 – lettera b

##### *Testo della Commissione*

b) sistemi OBM in grado di **rilevare** le emissioni **superiori ai limiti dovute a malfunzionamenti, maggiore deterioramento o altre situazioni che aumentano le emissioni**;

##### *Emendamento*

b) sistemi OBM in grado di **monitorare** le emissioni **dallo scarico nell'ambito della capacità delle tolleranze di misurazione dell'OBM**;

## Emendamento 39

### Proposta di regolamento

#### Articolo 4 – paragrafo 6 – lettera c

##### *Testo della Commissione*

c) dispositivo OBFCM per il monitoraggio in condizioni reali del consumo di carburante e di energia e di altri parametri rilevanti, quali il carico utile/la massa, necessari ai fini della determinazione dell'efficienza reale in relazione al carburante e all'energia;

##### *Emendamento*

c) dispositivo OBFCM per il monitoraggio in condizioni reali del consumo di carburante e di energia e **per i veicoli delle categorie N2 e N3** di altri parametri rilevanti, quali il carico utile/la massa, necessari ai fini della determinazione dell'efficienza reale in relazione al carburante e all'energia;

## Emendamento 40

### Proposta di regolamento

#### Articolo 4 – paragrafo 6 – lettera g

##### *Testo della Commissione*

g) dispositivi che comunichino i dati generati dal veicolo utilizzati per la conformità al presente regolamento e i dati OBFCM, ai fini dei controlli tecnici periodici e dei controlli tecnici su strada

##### *Emendamento*

g) dispositivi che comunichino i dati generati dal veicolo **unitamente al numero di omologazione e alla variante di omologazione** utilizzati per la conformità al presente regolamento e i dati OBFCM,

via etere, nonché ai fini della comunicazione con le infrastrutture di ricarica e i sistemi di alimentazione stazionari in grado di consentire funzionalità di ricarica intelligente e bidirezionale.

ai fini dei controlli tecnici periodici e dei controlli tecnici su strada **facoltativamente** via etere, nonché ai fini della comunicazione con le infrastrutture di ricarica e i sistemi di alimentazione stazionari in grado di consentire funzionalità di ricarica intelligente e bidirezionale **e per la fornitura di servizi di terzi all'utente del veicolo al fine di migliorare l'uso del veicolo, limitarne il consumo di energia, le emissioni o prolungare la vita della batteria durante l'uso.**

## Emendamento 41

### Proposta di regolamento Articolo 4 – paragrafo 8

#### *Testo della Commissione*

8. Il costruttore previene le possibilità di sfruttamento delle vulnerabilità di cui al paragrafo 7. Quando viene individuata una tale vulnerabilità, il costruttore **la elimina**, mediante un aggiornamento del software o qualsiasi altro mezzo adeguato.

#### *Emendamento*

8. Il costruttore previene le possibilità di sfruttamento delle vulnerabilità di cui al paragrafo 7, **in base alle tecnologie all'avanguardia al momento dell'omologazione.** Quando viene individuata una tale vulnerabilità, il costruttore **adotta misure volte a eliminarla**, mediante un aggiornamento del software o qualsiasi altro mezzo adeguato.

## Emendamento 42

### Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 1

#### *Testo della Commissione*

**1. I costruttori possono designare i veicoli da loro prodotti come "veicoli Euro 7+" conformemente a quanto segue:**

**a) nel caso dei veicoli ICE e NOVC-HEV, dichiarando la conformità a limiti di emissione inferiori di almeno il 20 % rispetto a quelli stabiliti nell'allegato I per**

#### *Emendamento*

**soppresso**

*i gas inquinanti e inferiori di un ordine di grandezza per il numero di particelle emesse;*

*b) per gli OVC-HEV, dichiarando la conformità a limiti di emissione inferiori di almeno il 20 % rispetto a quelli stabiliti nell'allegato I per i gas inquinanti, inferiori di un ordine di grandezza per il numero di particelle emesse e con una durabilità della batteria superiore di almeno 10 punti percentuali alle prescrizioni dell'allegato II;*

*c) per i PEV, dichiarando una durabilità della batteria superiore di almeno 10 punti percentuali alle prescrizioni dell'allegato II.*

#### **Emendamento 43**

##### **Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 2**

*Testo della Commissione*

*2. La conformità di tali veicoli alle prescrizioni del paragrafo 1 è verificata rispetto ai valori dichiarati.*

*Emendamento*

*soppresso*

#### **Emendamento 44**

##### **Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 4**

*Testo della Commissione*

*4. I costruttori possono designare i veicoli come "veicoli Euro 7G" quando tali veicoli sono dotati di motori a combustione interna con tecnologie di geofencing. Il costruttore installa un sistema di avvertimento del conducente a bordo di tali veicoli per informare l'utente quando la carica delle batterie di trazione è quasi esaurita **e per arrestare il veicolo se non viene ricaricato entro 5 km dal primo***

*Emendamento*

*4. I costruttori possono designare i veicoli **delle categorie M1 e N1** come "veicoli Euro 7G" quando tali veicoli sono dotati di motori a combustione interna con tecnologie di geofencing. Il costruttore installa un sistema di avvertimento del conducente a bordo di tali veicoli per informare l'utente quando la carica delle batterie di trazione è quasi esaurita. L'applicazione di tali tecnologie di*

**avvertimento mentre è in modalità a emissioni zero.** L'applicazione di tali tecnologie di geofencing può essere verificata nel corso della durata di vita del veicolo.

geofencing può essere verificata nel corso della durata di vita del veicolo.

## Emendamento 45

### Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 4 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**4 bis.** *I costruttori possono designare i veicoli come "veicoli Euro 7 NF" quando tali veicoli sono alimentati con carburanti neutri dal punto di vista delle emissioni di CO<sub>2</sub>, come definiti all'articolo 3, punto 78 bis del presente regolamento, o in via esclusiva o come miscela di carburanti convenzionali e carburanti neutri dal punto di vista delle emissioni di CO<sub>2</sub> nel corso della durata di vita del veicolo.*

*In caso di uso esclusivo di carburanti neutri dal punto di vista delle emissioni di CO<sub>2</sub>, le emissioni di CO<sub>2</sub> sono considerate pari a zero ai fini del regolamento [sui livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri] e del regolamento [sui livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali pesanti].*

*In caso di uso di una miscela di carburanti convenzionali e carburanti neutri dal punto di vista delle emissioni di CO<sub>2</sub>, le emissioni di CO<sub>2</sub> ai fini del regolamento [sui livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri] e del regolamento [sui livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali pesanti] sono regolate attraverso il fattore di correzione del carbonio, come definito all'articolo 3, punto 78 ter, del presente regolamento.*

## Emendamento 46

### Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 5

#### *Testo della Commissione*

5. I costruttori possono produrre veicoli che combinano due o più delle caratteristiche di cui ai paragrafi 1, 2 e 3 e designarli utilizzando una combinazione di simboli e lettere quali "Euro 7+A", "Euro 7+G", "Euro 7+AG" o "Euro 7AG".

#### *Emendamento*

5. I costruttori possono produrre veicoli **delle categorie M1 e N1** che combinano due o più delle caratteristiche di cui ai paragrafi 1, 2 e 3 e designarli utilizzando una combinazione di simboli e lettere quali "Euro 7+A", "Euro 7+G", "Euro 7+AG" o "Euro 7AG".

## Emendamento 47

### Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 6

#### *Testo della Commissione*

6. Su richiesta del costruttore, per i veicoli  $N_2$  di massa massima **compresa tra 3,5 e 4,0** tonnellate **provenienti da un tipo di veicolo N1**, l'autorità di omologazione può rilasciare un'omologazione in relazione alle emissioni per il tipo di veicolo  $N_1$ . Tali veicoli sono designati come "veicoli Euro 7ext".

#### *Emendamento*

6. Su richiesta del costruttore, per i veicoli  $N_2$  **e  $M_2$**  di massa massima **fino a 5,0** tonnellate **comprese**, l'autorità di omologazione può rilasciare un'omologazione in relazione alle emissioni per il tipo di veicolo  $N_1$ . Tali veicoli sono designati come "veicoli Euro 7ext".

## Emendamento 48

### Proposta di regolamento Articolo 6 – paragrafo 2

#### *Testo della Commissione*

2. ***I costruttori garantiscono che tali veicoli sono conformi ai valori relativi alle emissioni di CO<sub>2</sub>, al consumo di carburante e di energia e all'efficienza energetica dichiarati ai sensi delle disposizioni del presente regolamento per la durata di vita del veicolo, come indicato***

#### *Emendamento*

**soppresso**

*nella tabella 1 dell'allegato IV.*

#### **Emendamento 49**

##### **Proposta di regolamento Articolo 6 – paragrafo 3**

###### *Testo della Commissione*

3. I costruttori garantiscono che *i* dispositivi OBFCM, OBD e OBM e *le* misure antimanomissione di cui dispongono tali veicoli ***sono conformi alle disposizioni del presente regolamento*** per tutto il tempo in cui il veicolo è in uso.

###### *Emendamento*

3. I costruttori garantiscono che ***la funzionalità dei*** dispositivi OBFCM, OBD e OBM e ***delle*** misure antimanomissione di cui dispongono tali veicoli ***rimanga immutata*** per tutto il tempo in cui il veicolo è in uso.

#### **Emendamento 50**

##### **Proposta di regolamento Articolo 6 – paragrafo 6 – parte introduttiva**

###### *Testo della Commissione*

6. I sistemi OBM installati dal costruttore su tali veicoli sono in grado di ***effettuare quanto segue***:

###### *Emendamento*

6. I sistemi OBM installati dal costruttore su tali veicoli sono in grado di:

#### **Emendamento 51**

##### **Proposta di regolamento Articolo 6 – paragrafo 6 – lettera a**

###### *Testo della Commissione*

***a) registrare l'entità e la durata di tutti i superamenti delle emissioni;***

###### *Emendamento*

***soppresso***

#### **Emendamento 52**

##### **Proposta di regolamento Articolo 6 – paragrafo 6 – lettera b**

*Testo della Commissione*

b) comunicare ***i dati riguardanti il comportamento del veicolo in relazione alle emissioni, compresi i dati dei sensori degli inquinanti e dei flussi di scarico***, tramite la porta OBD e via etere, anche ai fini dei controlli tecnici, compresi quelli su strada <sup>55, 56</sup>;

---

<sup>55</sup>Direttiva 2014/47/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione e che abroga la direttiva 2000/30/CE (GU L 127 del 29.4.2014, pag. 134).

<sup>56</sup> Direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE (GU L 127 del 29.4.2014, pag. 129).

### **Emendamento 53**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 6 – paragrafo 6 – lettera c**

*Testo della Commissione*

c) ***far scattare la riparazione del veicolo quando il sistema di avvertimento del conducente notifica emissioni significativamente eccessive.***

### **Emendamento 54**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 6 – paragrafo 7**

*Testo della Commissione*

7. I dispositivi OBFCM installati dal costruttore a bordo di tali veicoli sono in

*Emendamento*

b) comunicare, tramite la porta OBD e ***facoltativamente*** via etere, anche ai fini dei controlli tecnici, compresi quelli su strada<sup>55, 56</sup>;

---

<sup>55</sup> Direttiva 2014/47/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione e che abroga la direttiva 2000/30/CE (GU L 127 del 29.4.2014, pag. 134).

<sup>56</sup> Direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE (GU L 127 del 29.4.2014, pag. 129).

*Emendamento*

***soppresso***

*Emendamento*

7. I dispositivi OBFCM installati dal costruttore a bordo di tali veicoli sono in

grado di comunicare i dati del veicolo che registrano attraverso la porta OBD e via etere.

grado di comunicare i dati del veicolo **giuridicamente adeguati e necessari** che registrano attraverso la porta OBD e, **facoltativamente**, via etere **anche, ma non solo, per la fornitura di servizi all'utente del veicolo da parte di terzi.**

## Emendamento 55

### Proposta di regolamento Articolo 6 – paragrafo 8

#### *Testo della Commissione*

8. Per i veicoli, i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti che presentano un rischio grave o una grave non conformità alle prescrizioni del presente regolamento, **i** costruttori **adottano immediatamente** le misure correttive necessarie, comprese le riparazioni o le modifiche di tali veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti, a seconda dei casi, al fine di garantirne la conformità al presente regolamento. I costruttori o qualsiasi altro operatore economico ritirano il veicolo dal mercato o lo richiamano, a seconda dei casi. Il costruttore informa immediatamente l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione in merito alla non conformità fornendo dettagli adeguati.

#### *Emendamento*

8. Per i veicoli, i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti che presentano un rischio grave o una grave non conformità alle prescrizioni del presente regolamento, **ai** costruttori **è fornita l'istruzione, secondo la procedura e le tempistiche della normativa di attuazione, di adottare** le misure correttive necessarie, comprese le riparazioni o le modifiche di tali veicoli, sistemi, **componenti usurate**, componenti ed entità tecniche indipendenti, a seconda dei casi, al fine di garantirne la conformità al presente regolamento. I costruttori o qualsiasi altro operatore economico ritirano il veicolo dal mercato o lo richiamano, a seconda dei casi. Il costruttore informa immediatamente l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione in merito alla non conformità fornendo dettagli adeguati.

## Emendamento 56

### Proposta di regolamento Articolo 7 – paragrafo 2

#### *Testo della Commissione*

2. Il costruttore fornisce all'autorità di omologazione una dichiarazione di conformità firmata per quanto riguarda le

#### *Emendamento*

2. Il costruttore fornisce all'autorità di omologazione una dichiarazione di conformità firmata per quanto riguarda le

emissioni in condizioni di marcia reali, la correzione della temperatura ambiente del CO<sub>2</sub>, l'OBD, l'OBM, le emissioni e la durabilità della batteria, la rigenerazione continua o periodica, il contrasto delle manomissioni e le prescrizioni relative al basamento, come indicato nell'allegato V. Il costruttore fornisce all'autorità di omologazione una dichiarazione di conformità firmata in merito all'impiego di controlli adattivi e opzioni di geofencing, qualora il costruttore selezioni tali opzioni.

emissioni in condizioni di marcia reali, la correzione della temperatura ambiente del CO<sub>2</sub>, l'OBD, l'OBM, le emissioni e la durabilità della batteria, la rigenerazione continua o periodica, il contrasto delle manomissioni e le prescrizioni relative al basamento, come indicato nell'allegato V. Il costruttore fornisce all'autorità di omologazione una dichiarazione di conformità firmata in merito all'impiego di controlli adattivi e opzioni di geofencing, qualora il costruttore selezioni tali opzioni.  
***Il costruttore fornisce all'autorità di omologazione una dichiarazione di conformità firmata in merito all'impiego di controlli adattivi e opzioni di geofencing, qualora il costruttore selezioni tali opzioni.***

## **Emendamento 57**

### **Proposta di regolamento Articolo 7 – paragrafo 4**

*Testo della Commissione*

***4. I costruttori emettono il passaporto ambientale del veicolo (EVP) per ogni veicolo e lo consegnano all'acquirente del veicolo insieme al veicolo stesso, estraendo i dati necessari da fonti quali il certificato di conformità e la documentazione di omologazione. Il costruttore garantisce che i dati EVP siano disponibili per la visualizzazione nei sistemi elettronici del veicolo e possano essere trasmessi da dispositivi situati a bordo del veicolo a dispositivi esterni.***

*Emendamento*

***soppresso***

## **Emendamento 58**

### **Proposta di regolamento Articolo 7 – paragrafo 5**

*Testo della Commissione*

5. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono le prove e le verifiche di conformità, oltre alle procedure riguardanti l'omologazione in relazione alle emissioni, la conformità della produzione, la conformità in servizio, la dichiarazione di conformità *e l'EVP* ai sensi dei paragrafi da 1 a 4. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 17, paragrafo 2.

*Emendamento*

5. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono le prove e le verifiche di conformità, oltre alle procedure riguardanti l'omologazione in relazione alle emissioni, la conformità della produzione, la conformità in servizio *e* la dichiarazione di conformità ai sensi dei paragrafi da 1 a 3. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 17, paragrafo 2.

**Emendamento 59**

**Proposta di regolamento  
Articolo 7 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*Articolo 7 bis*

*Disposizione specifica relativa  
all'abrasione degli pneumatici dei veicoli*

*1. La classificazione e le definizioni degli pneumatici ai fini dell'omologazione in relazione alle emissioni prodotte dall'abrasione seguono le disposizioni uniformi elaborate dalle Nazioni Unite per l'omologazione degli pneumatici con riguardo all'omologazione in relazione alle emissioni prodotte dall'abrasione degli pneumatici e sono incluse nel presente regolamento mediante un atto di esecuzione ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 3.*

*2. Eventuali deroghe a tali prescrizioni dovrebbero essere previste in seno alle Nazioni Unite e incluse nel presente regolamento mediante un atto delegato ai sensi dell'articolo 15.*

**Emendamento 60**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 8 – titolo**

*Testo della Commissione*

Regole speciali per i costruttori di piccole serie

*Emendamento*

Regole speciali per i costruttori di piccole **e piccolissime** serie

**Emendamento 61**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 8 – paragrafo 1**

*Testo della Commissione*

1. Per quanto concerne le emissioni inquinanti, i costruttori di piccole serie possono sostituire le prove di cui alle tabelle 1, 3, 5, 7 e 9 dell'allegato V con dichiarazioni di conformità. La conformità dei veicoli prodotti e immessi sul mercato da costruttori di piccole serie può essere sottoposta a prove di conformità in servizio e di vigilanza del mercato conformemente alle tabelle 2, 4, 6, 8 e 10 dell'allegato V. Non sono necessarie prove di conformità della produzione di cui all'allegato V. L'articolo 4, paragrafo 4, lettera b), non si applica ai costruttori di piccole serie.

*Emendamento*

1. Per quanto concerne le emissioni inquinanti, i costruttori di piccole **e piccolissime** serie possono sostituire le prove di cui alle tabelle 1, 3, 5, 7 e 9 dell'allegato V con dichiarazioni di conformità. La conformità dei veicoli prodotti e immessi sul mercato da costruttori di piccole serie può essere sottoposta a prove di conformità in servizio e di vigilanza del mercato conformemente alle tabelle 2, 4, 6, 8 e 10 dell'allegato V. Non sono necessarie prove di conformità della produzione di cui all'allegato V. L'articolo 4, paragrafo 6, lettera b), non si applica ai costruttori di piccole **e piccolissime** serie.

**Emendamento 62**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 9**

*Testo della Commissione*

*Articolo 9*

***Regole speciali per i veicoli omologati in più fasi***

***1. Nell'ambito delle omologazioni in più fasi, i costruttori della seconda fase o di fasi successive sono responsabili***

*Emendamento*

***soppresso***

*dell'omologazione in relazione alle emissioni qualora modifichino qualsiasi parte del veicolo che, in base ai dati forniti dai costruttori della fase precedente, potrebbe influire sulle emissioni o sulla durabilità della batteria.*

**2.** *La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono le prescrizioni amministrative e i dati che i costruttori della fase precedente devono fornire ai sensi del paragrafo 1 e le procedure per la determinazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> di tali veicoli. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 17, paragrafo 2.*

### **Emendamento 63**

#### **Proposta di regolamento Articolo 10 – paragrafo 3**

##### *Testo della Commissione*

3. A decorrere *dal ... [OP inserire la data = data di entrata in vigore del presente regolamento]*, se il costruttore la richiede, le autorità nazionali di omologazione non possono rifiutarsi di rilasciare l'omologazione UE o nazionale in relazione alle emissioni per un nuovo tipo di veicolo o di motore, né vietare l'immatricolazione, la vendita o l'entrata in servizio di un veicolo nuovo conforme al presente regolamento.

##### *Emendamento*

3. A decorrere *dalla data di* entrata in vigore *degli atti di esecuzione o degli atti delegati applicabili alla pertinente categoria di veicoli*, se il costruttore la richiede, le autorità nazionali di omologazione non possono rifiutarsi di rilasciare l'omologazione UE o nazionale in relazione alle emissioni per un nuovo tipo di veicolo o di motore, né vietare l'immatricolazione, la vendita o l'entrata in servizio di un veicolo nuovo conforme al presente regolamento.

### **Emendamento 64**

#### **Proposta di regolamento Articolo 10 – paragrafo 4**

##### *Testo della Commissione*

4. A decorrere *dal 1° luglio 2025*, nel caso dei veicoli nuovi M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub> non conformi al presente regolamento, le

##### *Emendamento*

4. A decorrere *da 36 mesi dopo l'entrata in vigore dei corrispondenti atti di esecuzione e atti delegati e*

autorità nazionali considerano i certificati di conformità non più validi ai fini dell'immatricolazione e vietano l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di tali veicoli per motivi connessi alle emissioni di CO<sub>2</sub> e di inquinanti, al consumo di carburante e di energia o alla durabilità della batteria.

***conformemente al relativo calendario e alle disposizioni specifiche per i componenti e le entità tecniche indipendenti***, nel caso dei veicoli nuovi M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub> non conformi al presente regolamento, le autorità nazionali considerano i certificati di conformità non più validi ai fini dell'immatricolazione e vietano l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di tali veicoli per motivi connessi alle emissioni di CO<sub>2</sub> e di inquinanti, al consumo di carburante e di energia o alla durabilità della batteria.

## Emendamento 65

### Proposta di regolamento Articolo 10 – paragrafo 5

#### *Testo della Commissione*

5. A decorrere ***dal 1° luglio 2027***, nel caso dei veicoli nuovi M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub> e dei rimorchi nuovi O<sub>3</sub> e O<sub>4</sub> non conformi al presente regolamento, le autorità nazionali ***considerano i certificati di conformità non più validi ai fini dell'immatricolazione e vietano l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di tali veicoli*** per motivi connessi alle emissioni di CO<sub>2</sub> e di inquinanti, al consumo di carburante e di energia, all'efficienza energetica o alla durabilità della batteria.

#### *Emendamento*

5. A decorrere ***da 60 mesi dopo l'entrata in vigore dei corrispondenti atti di esecuzione e atti delegati e conformemente al relativo calendario e alle disposizioni specifiche per i componenti e le entità tecniche indipendenti***, nel caso dei veicoli nuovi M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub> e dei rimorchi nuovi O<sub>3</sub> e O<sub>4</sub>, le autorità nazionali ***si rifiutano di rilasciare l'omologazione UE o nazionale in relazione alle emissioni*** non conformi al presente regolamento per motivi connessi alle emissioni di CO<sub>2</sub> e di inquinanti, al consumo di carburante e di energia, all'efficienza energetica o alla durabilità della batteria.

## Emendamento 66

### Proposta di regolamento Articolo 10 – paragrafo 6

#### *Testo della Commissione*

6. A decorrere dal 1° luglio ***2030***, nel

#### *Emendamento*

6. A decorrere dal 1° luglio ***2025***, nel

caso dei veicoli nuovi  $M_1$  e  $N_1$  non conformi al presente regolamento prodotti da costruttori di piccole serie, le autorità nazionali considerano i certificati di conformità non più validi ai fini dell'immatricolazione e vietano l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di tali veicoli per motivi connessi alle emissioni di CO<sub>2</sub> e di inquinanti, al consumo di carburante e di energia, all'efficienza energetica o alla durabilità della batteria.

caso dei veicoli nuovi  $M_1$  e  $N_1$  non conformi al presente regolamento prodotti da costruttori di piccole serie, le autorità nazionali considerano i certificati di conformità non più validi ai fini dell'immatricolazione e vietano l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di tali veicoli per motivi connessi alle emissioni di CO<sub>2</sub> e di inquinanti, al consumo di carburante e di energia **elettrica**, all'efficienza energetica o alla durabilità della batteria.

## **Emendamento 67**

### **Proposta di regolamento Articolo 10 – paragrafo 8**

#### *Testo della Commissione*

8. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono gli elementi amministrativi e tecnici necessari per l'esecuzione di prove, controlli e ispezioni ai fini della verifica della conformità al paragrafo 1, nonché gli elementi tecnici necessari per i controlli di vigilanza del mercato di cui al paragrafo 2. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 17, paragrafo 2.

#### *Emendamento*

8. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono gli elementi amministrativi e tecnici necessari per l'esecuzione di prove, controlli e ispezioni ai fini della verifica della conformità al paragrafo 1, nonché gli elementi tecnici necessari per i controlli di vigilanza del mercato di cui al paragrafo 2. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 17, paragrafo 2, **ed entrano in vigore almeno 3 anni prima delle date applicabili di cui all'articolo 10, paragrafi 4 e 5.**

## **Emendamento 68**

### **Proposta di regolamento Articolo 11 – paragrafo 1**

#### *Testo della Commissione*

1. A decorrere **dal 1° luglio 2025**, la vendita o l'installazione di un sistema, di un componente o di un'entità tecnica indipendente destinata a essere installata su un veicolo  $M_1$  o  $N_1$  omologato ai sensi del presente regolamento è vietata se il

#### *Emendamento*

1. A decorrere **da 36 mesi dopo l'entrata in vigore di tutti gli atti di esecuzione o degli atti delegati pertinenti alla categoria di veicoli in questione e conformemente alle disposizioni specifiche per i sistemi, i componenti e le**

sistema, il componente o l'entità tecnica indipendente in questione non è di tipo omologato in conformità al presente regolamento.

**entità tecniche indipendenti**, la vendita o l'installazione di un sistema, di un componente o di un'entità tecnica indipendente destinata a essere installata su un veicolo M<sub>1</sub> o N<sub>1</sub> omologato ai sensi del presente regolamento è vietata se il sistema, il componente o l'entità tecnica indipendente in questione non è di tipo omologato in conformità al presente regolamento.

## Emendamento 69

### Proposta di regolamento Articolo 11 – paragrafo 2

#### *Testo della Commissione*

2. A decorrere **dal 1° luglio 2027**, la vendita o l'installazione di un sistema, di un componente o di un'entità tecnica indipendente destinata a essere installata su un veicolo M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> o N<sub>3</sub> omologato ai sensi del presente regolamento è vietata se il sistema, il componente o l'entità tecnica indipendente in questione non è di tipo omologato in conformità al presente regolamento.

#### *Emendamento*

2. A decorrere **da 60 mesi dopo l'entrata in vigore dei corrispondenti atti di esecuzione e atti delegati**, la vendita o l'installazione di un sistema, di un componente o di un'entità tecnica indipendente destinata a essere installata su un veicolo M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> o N<sub>3</sub> omologato ai sensi del presente regolamento è vietata se il sistema, il componente o l'entità tecnica indipendente in questione non è di tipo omologato in conformità al presente regolamento.

## Emendamento 70

### Proposta di regolamento Articolo 11 – paragrafo 3 bis (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

**3 bis. A decorrere dal ... [2 anni dopo la pubblicazione dell'atto delegato concernente l'omologazione degli pneumatici C1 in relazione all'allineamento delle emissioni prodotte dall'abrasione ai limiti stabiliti nel regolamento UN WP29], le autorità nazionali si rifiutano, per motivi connessi**

*alle aree degli pneumatici C1 di cui all'articolo 7 bis (nuovo) (Disposizioni specifiche relative all'abrasione degli pneumatici dei veicoli), di rilasciare l'omologazione UE per i componenti/le entità tecniche indipendenti per i nuovi tipi di pneumatici non conformi al presente regolamento e alle relative misure di esecuzione. A decorrere dal ... [4 anni dopo la pubblicazione dell'atto delegato concernente l'omologazione degli pneumatici C1 in relazione all'allineamento delle emissioni prodotte dall'abrasione ai limiti stabiliti nel regolamento UN WP29], le autorità nazionali si rifiutano, per motivi relativi alle aree degli pneumatici di cui all'articolo 7 bis (nuovo) (Disposizioni specifiche relative all'abrasione degli pneumatici dei veicoli), di rilasciare l'omologazione UE o nazionale per gli pneumatici C1 di nuova fabbricazione non conformi al presente regolamento e alle relative misure di esecuzione. Gli pneumatici C1 fabbricati prime delle date di cui al paragrafo 3 bis e non conformi alle disposizioni di cui all'allegato I possono essere venduti per un periodo non superiore a 30 mesi a decorrere da suddette date. Le Nazioni Unite estenderanno agli pneumatici C2 e C3 un'adeguata metodologia di prova e limiti per le prestazioni connesse all'abrasione degli pneumatici.*

## **Emendamento 71**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 14 – paragrafo 3 – lettera f**

##### *Testo della Commissione*

f) tipi di sistemi antinquinamento di ricambio e relative parti;

##### *Emendamento*

f) tipi di sistemi antinquinamento di ricambio e relative parti *specifici per le diverse categorie di veicoli, che tengano conto anche di altri sistemi di bordo che contribuiscono alla frenata dei veicoli o*

*dei rimorchi;*

## **Emendamento 72**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 14 – paragrafo 3 – lettera g**

*Testo della Commissione*

g) tipi di impianti di frenatura e relativi ricambi;

*Emendamento*

g) tipi di impianti di frenatura e relativi ricambi *specifici per le diverse categorie di veicoli, che tengano conto anche di altri sistemi di bordo che contribuiscono alla frenata dei veicoli o dei rimorchi;*

## **Emendamento 73**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 14 – paragrafo 3 – lettera g bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*g bis) tipi di impianti di frenatura e relativi ricambi affinché le autovetture più datate siano adattate per ridurre in misura significativa le emissioni dai freni;*

## **Emendamento 74**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 14 – paragrafo 3 – lettera h**

*Testo della Commissione*

h) tipi di pneumatici relativamente alla loro abrasione;

*Emendamento*

h) tipi di pneumatici relativamente alla loro abrasione *quali definiti dal Forum mondiale delle Nazioni Unite per l'armonizzazione delle regolamentazioni relative ai veicoli (WP29) – task force sull'abrasione degli pneumatici;*

## **Emendamento 75**

## Proposta di regolamento

### Articolo 14 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera a

#### *Testo della Commissione*

a) i metodi per la misurazione delle emissioni dallo scarico in laboratorio e su strada, **compresi i cicli di prova** per le emissioni reali di guida **casuali e nello scenario peggiore** e l'impiego di sistemi portatili di misurazione delle emissioni per verificare le emissioni in condizioni reali di marcia e al minimo;

#### *Emendamento*

a) **per i veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 715/2007**, i metodi per la misurazione delle emissioni dallo scarico in laboratorio e su strada, **comprese le misure volte a prevenire una guida falsata e l'uso scorretto durante la prova** per le emissioni reali di guida, l'impiego di sistemi portatili di misurazione delle emissioni per verificare le emissioni in condizioni reali di marcia e al minimo;

## Emendamento 76

## Proposta di regolamento

### Articolo 14 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera a bis (nuova)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

**a bis) per i veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 595/2009, riportare tutte le procedure di prova di conformità svolte in laboratorio e in servizio (ISC-PEMS) di cui al suddetto regolamento e le successive modifiche;**

## Emendamento 77

## Proposta di regolamento

### Articolo 14 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera g

#### *Testo della Commissione*

g) i metodi per la misurazione delle emissioni di particolato dai freni, **compresi i metodi** per i veicoli **pesanti**, le emissioni **effettive di particolato dai freni durante la marcia** e la frenata rigenerativa;

#### *Emendamento*

g) i metodi per la misurazione delle emissioni di particolato dai freni **sulla base del regolamento tecnico globale UNECE completato** per i veicoli  $M_1$  e  $N_1$  e **svolgere un vasto programma di prove tra laboratori per determinare la base di riferimento per le emissioni prodotte**

*dall'usura dei freni dei veicoli  $M_1$  e  $N_1$  da cui si può tener conto dei limiti di usura dei freni, un approccio analogo a quello applicato ai veicoli pesanti quando un metodo di prova adeguato è stato sviluppato per la prima volta a livello di UNECE, e la frenata rigenerativa;*

## Emendamento 78

### Proposta di regolamento

#### Articolo 14 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera h

##### *Testo della Commissione*

h) i metodi per la misurazione dell'abrasione degli pneumatici *al fine di monitorarne i tassi di abrasione;*

##### *Emendamento*

h) i metodi per la misurazione dell'abrasione degli pneumatici *in linea con il pertinente regolamento UN WP29;*

## Emendamento 79

### Proposta di regolamento

#### Articolo 14 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera j

##### *Testo della Commissione*

j) i dispositivi OBFCM, i sistemi OBD e OBM, *comprese le soglie di conformità, le prescrizioni prestazionali e le prove, i metodi per garantire le prestazioni dei sensori e* la comunicazione via etere dei dati registrati da tali dispositivi e sistemi;

##### *Emendamento*

j) i dispositivi OBFCM, i sistemi OBD e OBM, *compresa in via facoltativa* la comunicazione via etere dei dati registrati da tali dispositivi e sistemi;

## Emendamento 80

### Proposta di regolamento

#### Articolo 14 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera r

##### *Testo della Commissione*

r) le specifiche dei carburanti di riferimento per le prove;

##### *Emendamento*

r) le specifiche dei carburanti di riferimento per le prove *che includono nella direttiva 98/70/CE sulla qualità dei carburanti una specifica ambientale*

*migliorata per i combustibili in commercio al fine di ridurre gli inquinanti dallo scarico;*

## **Emendamento 81**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 14 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera s**

##### *Testo della Commissione*

s) i metodi per verificare l'assenza di impianti e strategie di manipolazione;

##### *Emendamento*

s) i metodi per verificare l'assenza di impianti e strategie di manipolazione *e riportare nel presente regolamento le prescrizioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007 e all'articolo 5, paragrafo 11, del regolamento (UE) 2017/1151 applicabili ai veicoli di categorie M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub>, e di cui al regolamento UNECE n. 49 (8), revisione 6, allegato 10, punto 5.1.2 applicabili ai veicoli di categoria M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub>;*

## **Emendamento 82**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 14 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera t**

##### *Testo della Commissione*

t) *i metodi di misurazione dell'abrasione degli pneumatici;*

##### *Emendamento*

*soppresso*

## **Emendamento 83**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 14 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera w bis (nuova)**

##### *Testo della Commissione*

##### *Emendamento*

*w bis) per i veicoli delle categorie M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub>, riportare nel presente regolamento tutte le procedure di prova di conformità in laboratorio e in servizio*

*(ISC-PEMS) di cui al regolamento (CE)  
n. 595/2009 e le successive modifiche;*

#### **Emendamento 84**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 14 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera w ter (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*w ter) i metodi di omologazione  
applicabili alle tecnologie ibride dei  
veicoli delle categorie M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub>;*

#### **Emendamento 85**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 14 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera w quater (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*w quater) chiarimento degli obblighi  
di prova per i costruttori, le autorità di  
omologazione, terze parti per quanto  
riguarda l'omologazione iniziale, la  
conformità di produzione, la conformità  
in servizio e la vigilanza del mercato.*

#### **Emendamento 86**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 15 – paragrafo 1**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*1. Alla Commissione è conferito il  
potere di adottare atti delegati  
conformemente all'articolo 16 al fine di  
tenere conto del progresso tecnico per  
modificare quanto segue:*

*soppresso*

*a) l'allegato III, per quanto concerne  
le condizioni di prova per i veicoli M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>,  
N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, sulla base dei dati raccolti  
nell'ambito delle prove sui veicoli Euro 7;*

*b) l'allegato III, per quanto concerne*

*le condizioni di prova, sulla base dei dati raccolti nell'ambito delle prove sui freni o sugli pneumatici Euro 7;*

*c) l'allegato V, per quanto concerne l'applicazione delle prescrizioni sulle prove e delle dichiarazioni, sulla base del progresso tecnico;*

*d) l'articolo 5, con l'introduzione di opzioni e designazioni basate su tecnologie innovative per i costruttori.*

#### **Emendamento 87**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 15 – paragrafo 2 – lettera a**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*a) stabilendo limiti di emissione di particolato dai freni nell'allegato I con riferimento al lavoro svolto nel contesto del Forum mondiale delle Nazioni Unite per l'armonizzazione delle regolamentazioni relative ai veicoli (WP29);*

*soppresso*

#### **Emendamento 88**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 15 – paragrafo 2 – lettera b**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*b) stabilendo limiti di abrasione per i tipi di pneumatici di cui all'allegato I con riferimento al lavoro svolto nel contesto del Forum mondiale delle Nazioni Unite per l'armonizzazione delle regolamentazioni relative ai veicoli (WP29);*

*b) stabilendo limiti di abrasione per i tipi di pneumatici di cui all'allegato I, garantendo nel contempo la sincronizzazione con le regolamentazioni delle Nazioni Unite relative ai veicoli (WP29);*

#### **Emendamento 89**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 15 – paragrafo 2 – lettera d**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**d) stabilendo i moltiplicatori della durabilità di cui all'allegato IV sulla base dei dati raccolti nell'ambito delle prove dei veicoli Euro 7 M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub> e di una relazione sulla durabilità dei veicoli pesanti presentata al Parlamento europeo e al Consiglio;**

**soppresso**

## **Emendamento 90**

**Proposta di regolamento  
Articolo 15 – paragrafo 2 – lettera e**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**e) stabilendo definizioni e regole speciali per i costruttori di piccole serie per le categorie di veicoli M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub> ai sensi dell'articolo 3 e dell'articolo 8 del presente regolamento.**

**soppresso**

## **Emendamento 91**

**Proposta di regolamento  
Articolo 15 – paragrafo 2 – lettera e bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**e bis) stabilendo prescrizioni e norme, in collaborazione con i costruttori e i fornitori, per i dispositivi tecnici dei veicoli che riconoscono l'uso esclusivo di carburanti neutri dal punto di vista delle emissioni di CO<sub>2</sub>.**

## **Emendamento 92**

**Proposta di regolamento  
Articolo 18 – paragrafo 1**

*Testo della Commissione*

1. Entro **il 1° settembre 2030** gli Stati membri informano la Commissione in merito all'applicazione del presente regolamento.

*Emendamento*

1. Entro **60 mesi dall'entrata in vigore di tutti gli atti di esecuzione e gli atti delegati adottati ai sensi del presente regolamento**, gli Stati membri informano la Commissione in merito all'applicazione del presente regolamento.

**Emendamento 93**

**Proposta di regolamento  
Articolo 19 – comma 1**

*Testo della Commissione*

Il regolamento (CE) n. 715/2007 è abrogato a decorrere dal 1° luglio **2025**.

*Emendamento*

Il regolamento (CE) n. 715/2007 è abrogato a decorrere dal 1° luglio **2035 in conformità con la data di cui all'articolo 10, paragrafo 6**.

**Emendamento 94**

**Proposta di regolamento  
Articolo 19 – comma 2**

*Testo della Commissione*

Il regolamento (CE) n. 595/2009 è abrogato a decorrere **dal 1° luglio 2027**.

*Emendamento*

Il regolamento (CE) n. 595/2009 è abrogato a decorrere **dalla data di cui all'articolo 10, paragrafo 5**.

**Emendamento 95**

**Proposta di regolamento  
Articolo 20 – comma 2**

*Testo della Commissione*

Si applica a decorrere **dal 1° luglio 2025** ai veicoli M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub> e alle entità tecniche indipendenti e ai componenti destinati a tali veicoli, e a decorrere **dal 1° luglio 2027** ai veicoli M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub> e alle entità

*Emendamento*

Si applica a decorrere **da tre anni dopo la data di entrata in vigore del diritto derivato pertinente** ai veicoli M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub> e alle entità tecniche indipendenti e ai componenti destinati a tali veicoli, e a

tecniche indipendenti e ai componenti destinati a tali veicoli, nonché ai rimorchi O<sub>3</sub> e O<sub>4</sub>.

decorrere **da 60 mesi dopo l'entrata in vigore del diritto derivato pertinente** ai veicoli M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub> e alle entità tecniche indipendenti e ai componenti destinati a tali veicoli, nonché ai rimorchi O<sub>3</sub> e O<sub>4</sub>.

## Emendamento 96

### Proposta di regolamento Articolo 20 – comma 3

#### *Testo della Commissione*

Si applica a decorrere dal 1° luglio **2030** ai veicoli M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub> prodotti da costruttori di piccole serie.

#### *Emendamento*

Si applica a decorrere dal 1° luglio **2035** ai veicoli M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub> prodotti da costruttori di piccole serie.

## Emendamento 97

### Proposta di regolamento Allegato I – tabella 1

<i>Testo della Commissione</i>				
Limiti di emissione dallo scarico Euro 7 per veicoli M <sub>1</sub> e N <sub>1</sub> con motore a combustione interna				
Emissioni inquinanti	Veicoli M <sub>1</sub> e N <sub>1</sub>	Solo per i veicoli N <sub>1</sub> con rapporto potenza/massa <sup>1</sup> inferiore a 35 kW/t	Bilancio delle emissioni per tutti i viaggi inferiori a 10 km per i veicoli M <sub>1</sub> e N <sub>1</sub>	Bilancio delle emissioni per tutti i viaggi inferiori a 10 km solo per i veicoli N <sub>1</sub> con rapporto potenza/massa inferiore a 35 kW/t
	per km	per km	per viaggio	per viaggio
NO <sub>x</sub> in mg	60	<b>75</b>	600	<b>750</b>
PM in mg	4,5	<b>4,5</b>	45	<b>45</b>
PN <sub>10</sub> in #	6×10 <sup>11</sup>	6×10 <sup>11</sup>	6×10 <sup>12</sup>	6×10 <sup>12</sup>

CO in mg	500	<b>630</b>	5000	<b>6300</b>
THC in mg	100	<b>130</b>	1000	<b>1300</b>
NMHC in mg	68	<b>90</b>	680	<b>900</b>
NH <sub>3</sub> in mg	20	-	200	-
<p>_____</p> <p><sup>1</sup> Misurato in conformità al punto 5.3.2 del regolamento UNECE n. 85 nel caso dei veicoli ICE ed elettrici puri o, in tutti gli altri casi, a una delle procedure di prova di cui al punto 6 del regolamento tecnico globale delle Nazioni Unite n. 21.</p>				
<i>Emendamento</i>				
Limiti di emissione dallo scarico Euro 7 per veicoli M <sub>1</sub> e N <sub>1</sub> con motore a combustione interna				
Emissioni inquinanti	Veicoli M <sub>1</sub> e N <sub>1</sub>	Solo per i veicoli N <sub>1</sub> con rapporto potenza/massa <sup>1</sup> inferiore a <b>44</b> kW/t	Bilancio delle emissioni per tutti i viaggi inferiori a 10 km per i veicoli M <sub>1</sub> e N <sub>1</sub>	Bilancio delle emissioni per tutti i viaggi inferiori a 10 km solo per i veicoli N <sub>1</sub> con rapporto potenza/massa inferiore a <b>44</b> kW/t
	per km	per km	per viaggio	per viaggio
NO <sub>x</sub> in mg	60	<b>125</b>	600	<b>1500</b>
PM in mg	4,5	<b>5</b>	45	<b>50</b>
PN <sub>10</sub> in #	6×10 <sup>11</sup>	6×10 <sup>11</sup>	6×10 <sup>12</sup>	6×10 <sup>12</sup>
CO in mg	500	<b>740</b>	5000	<b>7400</b>
THC in mg	100	<b>160</b>	1000	<b>1600</b>
NMHC in mg	68	<b>108</b>	680	<b>1080</b>
NH <sub>3</sub> in mg	20	<b>20</b>	200	<b>200</b>
<p>_____</p> <p><sup>1</sup> Misurato in conformità al punto 5.3.2 del regolamento UNECE n. 85 nel caso dei veicoli ICE ed elettrici puri o, in tutti gli altri casi, a una delle procedure di prova di cui al punto 6 del regolamento tecnico globale delle Nazioni Unite n. 21.</p>				

## Emendamento 98

### Proposta di regolamento Allegato I – tabella 2

<i>Testo della Commissione</i>				
Limiti di emissione dallo scarico Euro 7 per i veicoli M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> e N <sub>3</sub> con motore a combustione interna e per i motori a combustione interna utilizzati in tali veicoli				
Emissioni inquinanti	<i>Emissioni a freddo</i> <sup>2</sup>	<i>Emissioni a caldo</i> <sup>3</sup>	<i>Bilancio delle emissioni per tutti i viaggi di durata inferiore a 3*WHTC</i>	<i>Limiti di emissione al minimo facoltativi</i> <sup>4</sup>
	<i>per kWh</i>	<i>per kWh</i>	<i>per kWh</i>	<i>per ora</i>
<i>NO<sub>x</sub> in mg</i>	<i>350</i>	<i>90</i>	<i>150</i>	<i>5000</i>
<i>PM in mg</i>	<i>12</i>	<i>8</i>	<i>10</i>	
<i>PN<sub>10</sub> in #</i>	<i>5x10<sup>11</sup></i>	<i>2x10<sup>11</sup></i>	<i>3x10<sup>11</sup></i>	
<i>CO in mg</i>	<i>3500</i>	<i>200</i>	<i>2700</i>	
<i>NMOG in mg</i>	<i>200</i>	<i>50</i>	<i>75</i>	
<i>NH<sub>3</sub> in mg</i>	<i>65</i>	<i>65</i>	<i>70</i>	
<i>CH<sub>4</sub> in mg</i>	<i>500</i>	<i>350</i>	<i>500</i>	
<i>N<sub>2</sub>O in mg</i>	<i>160</i>	<i>100</i>	<i>140</i>	
<i>HCHO in mg</i>	<i>30</i>	<i>30</i>		
<p><sup>2</sup>. <i>Le emissioni a freddo si riferiscono al 100° percentile delle finestre mobili (MW) di 1 WHTC per i veicoli, o 1 WHTC<sub>freddo</sub> per i motori.</i></p> <p><sup>3</sup>. <i>Le emissioni a caldo si riferiscono al 90° percentile delle finestre mobili (MW) di 1 WHTC per i veicoli, o 1 WHTC<sub>caldo</sub> per i motori.</i></p> <p><sup>4</sup>. <i>Applicabili soltanto in assenza di un sistema che faccia spegnere automaticamente il motore dopo 300 secondi di funzionamento continuo al minimo (una volta che il veicolo è stato fermato e i freni azionati).</i></p>				
<i>Emendamento</i>				
Limiti di emissione dallo scarico Euro 7 per i veicoli M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> e N <sub>3</sub> con motore a combustione interna				

e per i motori a combustione interna utilizzati in tali veicoli

Emissioni inquinanti	<i>CO</i> <i>mg/kWh</i>	<i>NMHC</i> <i>mg/kWh</i>	<i>CH<sub>4</sub></i> <i>mg/kWh</i>	<i>NO<sub>x</sub></i> <i>mg/kWh</i>	<i>NH<sub>3</sub></i> <i>mg/kWh</i>	<i>PM</i> <i>mg/kWh</i>	<i>PN10</i>
<i>WHSC (CI) e WHTC (CI e PI)</i>	<i>1500</i>	<i>80</i>	<i>500</i>	<i>230</i>	<i>10</i>	<i>8</i>	<i>6x10<sup>11</sup></i>
<i>RDE</i>	<i>2250</i>	<i>120</i>	<i>750</i>	<i>345</i>	<i>15</i>	<i>8</i>	<i>9x10<sup>11</sup></i>

## Emendamento 99

### Proposta di regolamento

#### Allegato I – tabella 3

<i>Testo della Commissione</i>		
Limiti per le emissioni evaporative Euro 7 per i veicoli M <sub>1</sub> e N <sub>1</sub> alimentati a benzina		
Emissioni inquinanti	M <sub>1</sub> e N <sub>1</sub> con massa massima fino a 2 650 kg	N <sub>1</sub> con massa massima pari o superiore a 2 650 kg
Emissioni evaporative (sosta a caldo + prova diurna di 2 giorni)	0,50 g nel giorno peggiore + sosta a caldo	0,50 g nel giorno peggiore + sosta a caldo
Emissioni al rifornimento	0,05 g/L di carburante	0,05 g/L di carburante
<i>Emendamento</i>		
Limiti per le emissioni evaporative Euro 7 per i veicoli M <sub>1</sub> e N <sub>1</sub> alimentati a benzina		
Emissioni inquinanti	M <sub>1</sub> e N <sub>1</sub> con massa massima fino a 2 650 kg	<b>M<sub>1</sub></b> e N <sub>1</sub> con massa massima pari o superiore a 2 650 kg
Emissioni evaporative (sosta a caldo + prova diurna di 2 giorni)	0,50 g nel giorno peggiore + sosta a caldo	0,70 g nel giorno peggiore + sosta a caldo
Emissioni al rifornimento	0,05 g/L di carburante	0,05 g/L di carburante

## Emendamento 100

### Proposta di regolamento Allegato I – tabella 6

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

[...]

*soppresso*

## Emendamento 101

### Proposta di regolamento Allegato II – tabella 1

<i>Testo della Commissione</i>			
Prescrizioni prestazionali minime Euro 7 per la durabilità della batteria per i veicoli M <sub>1</sub>			
Prescrizioni prestazionali minime basate sull'energia della batteria	<i>Dall'inizio della vita fino a 5 anni o a 100 000 km, a seconda di quale dei due limiti viene raggiunto per primo</i>	<i>Veicoli con più di 5 anni o 100 000 km e fino a 8 anni o 160 000 km, a seconda di quale dei due limiti viene raggiunto per primo</i>	Veicoli fino a una durata di vita supplementare*
OVC-HEV	<b>80%</b>	70%	
PEV	<b>80%</b>	70%	
<i>Emendamento</i>			
Prescrizioni prestazionali minime Euro 7 per la durabilità della batteria per i veicoli M <sub>1</sub>			
Prescrizioni prestazionali minime basate sull'energia della batteria		<i>Dall'inizio della vita fino a 8 anni o 160 000 km, a seconda di quale dei due limiti viene raggiunto per primo</i>	Veicoli fino a una durata di vita supplementare*
OVC-HEV		70%	
PEV		70%	

## Emendamento 102

### Proposta di regolamento Allegato II – tabella 2

<i>Testo della Commissione</i>			
Prescrizioni prestazionali minime Euro 7 per la durabilità della batteria per i veicoli N <sub>1</sub>			
Prescrizioni prestazionali minime basate sull'energia della batteria	<b><i>Dall'inizio della vita fino a 5 anni o a 100 000 km, a seconda di quale dei due limiti viene raggiunto per primo</i></b>	<b><i>Veicoli con più di 5 anni o 100 000 km e fino a 8 anni o 160 000 km, a seconda di quale dei due limiti viene raggiunto per primo</i></b>	Veicoli fino a una durata di vita supplementare*
OVC-HEV	75%	65%	
PEV	75%	65%	
<i>Emendamento</i>			
Prescrizioni prestazionali minime Euro 7 per la durabilità della batteria per i veicoli N <sub>1</sub>			
Prescrizioni prestazionali minime basate sull'energia della batteria		<b><i>Dall'inizio della vita fino a 8 anni o 160 000 km, a seconda di quale dei due limiti viene raggiunto per primo</i></b>	Veicoli fino a una durata di vita supplementare*
OVC-HEV		65%	
PEV		65%	

## Emendamento 103

### Proposta di regolamento Allegato III – tabella 1

<i>Testo della Commissione</i>
Condizioni per la verifica della conformità dei veicoli M <sub>1</sub> e N <sub>1</sub> rispetto ai limiti di emissione dallo scarico con qualsiasi carburante e lubrificante in commercio, nel rispetto delle specifiche rilasciate dal costruttore del veicolo

Parametro	Condizioni normali di marcia	Condizioni di marcia estese*
Divisore per condizioni di marcia estese	-	1,6 (si applica alle emissioni misurate soltanto durante il periodo in cui si applica una delle condizioni indicate nella presente colonna)
Temperatura ambiente	Da 0 °C a 35 °C	Da -10 °C a 0 °C o da 35 °C a 45 °C
Altitudine massima	700 m	Superiore a 700 m e inferiore a 1 800 m
Velocità massima	Fino a 145 km/h	Tra 145 km/h e 160 km/h
Modifiche per il traino/aerodinamiche	Non consentite	Consentite in base alle specifiche del costruttore fino alla velocità regolamentata
Dispositivi ausiliari	Possibili come da uso normale	-
Potenza media massima alle ruote nei primi 2 km dopo l'avviamento a freddo	Inferiore al 20 % della potenza massima alle ruote	Superiore al 20 % della potenza massima alle ruote
Composizione del percorso	Qualsiasi	-
Chilometraggio minimo	10 000 km	Tra 3 000 km e 10 000 km
<p>* La stessa strategia per le emissioni deve essere utilizzata quando il veicolo viene utilizzato al di fuori di tali condizioni, a meno che non vi sia una ragione tecnica approvata dall'autorità di omologazione.</p>		
<i>Emendamento</i>		
<p>Condizioni per la verifica della conformità dei veicoli M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub> rispetto ai limiti di emissione dallo scarico con qualsiasi carburante e lubrificante in commercio, nel rispetto delle specifiche rilasciate dal costruttore del veicolo</p>		
Parametro	Condizioni normali di marcia	Condizioni di marcia estese*
Divisore per condizioni di marcia estese	-	1,6 (si applica alle emissioni misurate soltanto durante il periodo

		in cui si applica una delle condizioni indicate nella presente colonna) e, nel caso in cui siano soddisfatte due o più condizioni, quella parte del percorso sarà esclusa e considerata non valida).
Temperatura ambiente	Da 0 °C a 35 °C	Da -10 °C a 0 °C o da 35 °C a 45 °C
Altitudine massima	700 m	Superiore a 700 m e inferiore a 1 800 m
Velocità massima	Fino a 145 km/h	Tra 145 km/h e 160 km/h
Modifiche per il traino/aerodinamiche	Non consentite	Consentite in base alle specifiche del costruttore fino alla velocità regolamentata
Dispositivi ausiliari	Possibili come da uso normale	-
Potenza media massima alle ruote nei primi 2 km dopo l'avviamento a freddo	Inferiore al 20 % della potenza massima alle ruote	Superiore al 20 % della potenza massima alle ruote
Composizione del percorso	Qualsiasi <b><i>Non sono ammesse condizioni di guida falsate e insolite</i></b>	<b><i>Non sono ammesse condizioni di guida falsate e insolite</i></b>
Chilometraggio minimo	10 000 km	Tra 3 000 km e 10 000 km
<p>* La stessa strategia per le emissioni deve essere utilizzata quando il veicolo viene utilizzato al di fuori di tali condizioni, a meno che non vi sia una ragione tecnica approvata dall'autorità di omologazione.</p>		

## Emendamento 104

### Proposta di regolamento Allegato III – tabella 2

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

[...]

***soppresso***

## Emendamento 105

### Proposta di regolamento Allegato IV – tabella 1

<i>Testo della Commissione</i>			
Durata di vita dei veicoli, dei motori e dei sistemi antinquinamento			
Durata di vita dei veicoli, dei motori e dei dispositivi di ricambio antinquinamento	M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> e M <sub>2</sub>	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> <16t, M <sub>3</sub> <7.5t:	N <sub>3</sub> >16t, M <sub>3</sub> >7.5t
Durata di vita principale	Fino a 160 000 km o 8 anni, a seconda di quale dei due limiti viene raggiunto per primo	300 000 km o 8 anni, a seconda di quale dei due limiti viene raggiunto per primo	700 000 km o 15 anni, a seconda di quale dei due limiti viene raggiunto per primo
Durata di vita supplementare	Dopo la durata della vita principale e fino a <b>200 000</b> km o <b>10</b> anni, a seconda di quale dei due limiti viene raggiunto per primo	Dopo la durata di vita principale e fino a <b>375 000</b> km	Dopo la durata di vita principale e fino a <b>875 000</b> km
<i>Emendamento</i>			
Durata di vita dei veicoli, dei motori e dei sistemi antinquinamento			
Durata di vita dei veicoli, dei motori e dei dispositivi di ricambio antinquinamento	M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> e M <sub>2</sub>	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> <16t, M <sub>3</sub> <7.5t:	N <sub>3</sub> >16t, M <sub>3</sub> >7.5t
Durata di vita principale	Fino a 160 000 km o 8 anni, a seconda di quale dei due	300 000 km o 8 anni, a seconda di quale dei due limiti viene	700 000 km o 15 anni, a seconda di quale dei due limiti viene

	limiti viene raggiunto per primo	raggiunto per primo	raggiunto per primo
Durata di vita supplementare	Dopo la durata della vita principale e fino a <b>240 000 km</b> o <b>16 anni</b> , a seconda di quale dei due limiti viene raggiunto per primo	Dopo la durata di vita principale e fino a <b>500 000 km</b>	Dopo la durata di vita principale e fino a <b>1 200 000 km</b>

## PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE

<b>Titolo</b>	Omologazione dei veicoli a motore e dei motori, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, per quanto riguarda le loro emissioni e la durata delle loro batterie (Euro 7) e abrogazione dei regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009
<b>Riferimenti</b>	COM(2022)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD)
<b>Commissione competente per il merito</b> Annuncio in Aula	ENVI 15.12.2022
<b>Parere espresso da</b> Annuncio in Aula	ITRE 15.12.2022
<b>Commissioni associate - annuncio in aula</b>	11.5.2023
<b>Relatore(trice) per parere</b> Nomina	Massimiliano Salini 15.12.2022
<b>Esame in commissione</b>	22.5.2023
<b>Approvazione</b>	19.7.2023
<b>Esito della votazione finale</b>	+: 46 –: 12 0: 14
<b>Membri titolari presenti al momento della votazione finale</b>	Nicola Beer, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Michael Bloss, Paolo Borchia, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Ignazio Corrao, Beatrice Covassi, Nicola Danti, Marie Dauchy, Pilar del Castillo Vera, Martina Dlabajová, Christian Ehler, Valter Flego, Niels Fuglsang, Jens Geier, Nicolás González Casares, Christophe Grudler, Henrike Hahn, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Romana Jerković, Seán Kelly, Andrius Kubilius, Thierry Mariani, Marisa Matias, Marina Measure, Dan Nica, Niklas Nienass, Ville Niinistö, Johan Nissinen, Mauri Pekkarinen, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Markus Pieper, Manuela Ripa, Robert Roos, Sara Skytvedal, Maria Spyrali, Grzegorz Tobiszowski, Patrizia Toia, Pernille Weiss, Carlos Zorrinho
<b>Supplenti presenti al momento della votazione finale</b>	Franc Bogovič, Francesca Donato, Matthias Ecke, Ladislav Ilčić, Zdzisław Krasnodębski, Elena Lizzi, Jutta Paulus, Jordi Solé, Susana Solís Pérez, Ivan Štefanec, Nils Torvalds, Henna Virkkunen, Emma Wiesner
<b>Supplenti (art. 209, par. 7) presenti al momento della votazione finale</b>	Damian Boeselager, Rosanna Conte, Arnaud Danjean, César Luena, Dace Melbārde, Nicola Procaccini, Elżbieta Rafalska, Antonio Maria Rinaldi, Daniela Rondinelli, Massimiliano Salini, Nacho Sánchez Amor, Edina Tóth

**VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE  
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE**

46	+
ECR	Ladislav Ilčić, Zdzisław Krasnodębski, Johan Nissinen, Nicola Procaccini, Elżbieta Rafalska, Robert Roos, Grzegorz Tobiszowski
ID	Paolo Borchia, Rosanna Conte, Marie Dauchy, Elena Lizzi, Thierry Mariani, Antonio Maria Rinaldi
NI	Francesca Donato, Edina Tóth
PPE	François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Franc Bogovič, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Arnaud Danjean, Christian Ehler, Seán Kelly, Andrius Kubilius, Dace Melbārde, Markus Pieper, Massimiliano Salini, Sara Skytvedal, Maria Spyraiki, Ivan Štefanec, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Beer, Nicola Danti, Martina Dlabajová, Valter Flego, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Mauri Pekkarinen, Morten Petersen, Susana Solís Pérez, Nils Torvalds, Emma Wiesner

12	-
S&D	Robert Hajšel
The Left	Marisa Matias, Marina Measure
Verts/ALE	Michael Bloss, Damian Boeselager, Ignazio Corrao, Henrike Hahn, Niklas Nienass, Ville Niinistö, Jutta Paulus, Manuela Ripa, Jordi Solé

14	0
S&D	Beatrice Covassi, Matthias Ecke, Niels Fuglsang, Jens Geier, Nicolás González Casares, Ivo Hristov, Romana Jerković, César Luena, Dan Nica, Tsvetelina Penkova, Daniela Rondinelli, Nacho Sánchez Amor, Patrizia Toia, Carlos Zorrinho

Significato dei simboli utilizzati:

+ : favorevoli

- : contrari

0 : astenuti