



---

**TESTI APPROVATI**

---

**P9\_TA(2020)0222**

**Omologazione dei veicoli a motore (emissioni in condizioni reali di guida)**

**\*\*\*I**

**Emendamenti del Parlamento europeo, approvati il 17 settembre 2020, alla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 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 (COM(2019)0208 – C9-0009/2019 – 2019/0101(COD))<sup>1</sup>**

**(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)**

---

<sup>1</sup> La questione è stata rinviata alla commissione competente in base all'articolo 59, paragrafo 4, quarto comma, del regolamento del Parlamento, per l'avvio di negoziati interistituzionali (A9-0139/2020).

## Emendamento 1

### Proposta di regolamento Considerando 2

#### *Testo della Commissione*

(2) Il regolamento (CE) n. 715/2007 impone per i veicoli leggeri nuovi il rispetto di determinati limiti di emissione (norme Euro 5 ed Euro 6) e stabilisce ulteriori obblighi in materia di accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo. Le disposizioni tecniche specifiche necessarie per l'attuazione **di tale regolamento** sono state stabilite dal regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione<sup>4</sup> e successivamente dal regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> Regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione, del 18 luglio 2008, recante attuazione e modifica del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio 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 per la riparazione e la manutenzione del veicolo (GU L 199 del 28.7.2008, pag. 1).

<sup>5</sup> Regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, del 1° giugno 2017, che

#### *Emendamento*

(2) Il regolamento (CE) n. 715/2007 impone per i veicoli leggeri nuovi il rispetto di determinati limiti di emissione (norme Euro 5 ed Euro 6) e stabilisce ulteriori obblighi in materia di accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, **quali modificati e ulteriormente consolidati dal regolamento (UE) 2018/858<sup>3 bis</sup> che si applicherà a decorrere dal 1° settembre 2020**. Le disposizioni tecniche specifiche necessarie per l'attuazione **del regolamento (CE) n. 715/2007** sono state stabilite dal regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione<sup>4</sup> e successivamente dal regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione<sup>5</sup>.

---

<sup>3 bis</sup> **Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1).**

<sup>4</sup> Regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione, del 18 luglio 2008, recante attuazione e modifica del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio 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 per la riparazione e la manutenzione del veicolo (GU L 199 del 28.7.2008, pag. 1).

<sup>5</sup> Regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, del 1° giugno 2017, che

integra il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio 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, modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione e il regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione e abroga il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 1).

integra il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio 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, modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione e il regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione e abroga il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 1).

## **Emendamento 2**

### **Proposta di regolamento Considerando 3**

#### *Testo della Commissione*

(3) I requisiti di omologazione in materia di emissioni dai veicoli a motore sono diventati gradualmente molto più rigorosi con l'introduzione e la successiva revisione delle norme Euro. Sebbene per i veicoli in generale si siano registrate riduzioni sostanziali delle emissioni nell'intera gamma di inquinanti regolamentati, analoghe riduzioni non si sono verificate per le emissioni di NO<sub>x</sub> dei motori diesel o di particelle per i motori a benzina a iniezione diretta, installati in particolare nei veicoli leggeri. Sono quindi necessari interventi per correggere tale situazione.

## **Emendamento 3**

### **Proposta di regolamento Considerando 3 bis (nuovo)**

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

*(Non concerne la versione italiana)*

#### *Emendamento*

***(3 bis) La relazione 2019 sulla qualità dell'aria<sup>1 bis</sup> pubblicata dall'Agenzia***

*europa dell'ambiente (AEA) ha stimato che nel 2016 l'esposizione a lungo termine all'inquinamento atmosferico è stata responsabile di oltre 506 000 morti premature nell'UE-28. La relazione ha inoltre confermato che nel 2017 il trasporto su strada continuava ad essere la principale fonte di emissioni di NO<sub>x</sub> nell'UE-28, pari a circa il 40 % del totale delle emissioni di NO<sub>x</sub> dell'UE, e che circa l'80 % del totale delle emissioni di NO<sub>x</sub> prodotte dal trasporto su strada è generato da veicoli a motore diesel;*

---

*<sup>1 bis</sup> Relazione 2019 dell'Agenzia europea dell'ambiente (AEA) "Air quality in Europe" (La qualità dell'aria in Europa).*

#### **Emendamento 4**

##### **Proposta di regolamento Considerando 3 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(3 ter) L'accesso degli operatori indipendenti alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli è fondamentale per ripristinare la fiducia dei consumatori.*

#### **Emendamento 5**

##### **Proposta di regolamento Considerando 3 quater (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(3 quater) Le recenti violazioni del quadro giuridico esistente da parte dei costruttori, comprese le violazioni degli obblighi giuridici di cui al regolamento (CE) n. 715/2007, hanno evidenziato la debolezza dei meccanismi di controllo e di esecuzione. I consumatori non hanno ricevuto una compensazione soddisfacente in quanto, anche nei casi in*

*cui una compensazione è stata concessa, spesso non ha incluso la messa in conformità dei veicoli alle norme Euro 5 e 6. Poiché l'aumento dei divieti di circolazione delle vetture diesel emanati nelle città europee incide sulla vita quotidiana dei cittadini, l'equipaggiamento dei veicoli interessati con le più recenti tecnologie di trattamento dei gas di scarico ("modifica dell'hardware") o l'offerta di premi di conversione qualora il consumatore intenda sostituire un veicolo acquistato con un modello più pulito rappresenterebbero misure di compensazione adeguate.*

## Emendamento 6

### Proposta di regolamento Considerando 5

#### *Testo della Commissione*

(5) La Commissione ha quindi sviluppato una nuova metodologia per testare le emissioni dei veicoli in condizioni di guida reali, la procedura di prova delle emissioni reali di guida (real-driving emissions - RDE). La procedura di prova RDE è stata introdotta dai regolamenti (UE) 2016/427<sup>6</sup> e (UE) 2016/646<sup>7</sup> della Commissione, successivamente ripresa nel regolamento (UE) 2017/1151 e ulteriormente migliorata con **il regolamento** (UE) 2017/1154 della Commissione<sup>8</sup>.

---

<sup>6</sup> Regolamento (UE) 2016/427 della Commissione, del 10 marzo 2016, che modifica il regolamento (CE) n. 692/2008 riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 6) (GU L 82 del 31.3.2016, pag. 1).

<sup>7</sup> Regolamento (UE) 2016/646 della Commissione, del 20 aprile 2016, che modifica il regolamento (CE) n. 692/2008 riguardo alle emissioni dai veicoli

#### *Emendamento*

(5) La Commissione ha quindi sviluppato una nuova metodologia per testare le emissioni dei veicoli in condizioni di guida reali, la procedura di prova delle emissioni reali di guida (real-driving emissions - RDE). La procedura di prova RDE è stata introdotta dai regolamenti (UE) 2016/427<sup>6</sup> e (UE) 2016/646<sup>7</sup> della Commissione, successivamente ripresa nel regolamento (UE) 2017/1151 e ulteriormente migliorata con **i regolamenti** (UE) 2017/1154<sup>8</sup> e (UE) 2018/1832<sup>8 bis</sup> della Commissione.

---

<sup>6</sup> Regolamento (UE) 2016/427 della Commissione, del 10 marzo 2016, che modifica il regolamento (CE) n. 692/2008 riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 6) (GU L 82 del 31.3.2016, pag. 1).

<sup>7</sup> Regolamento (UE) 2016/646 della Commissione, del 20 aprile 2016, che modifica il regolamento (CE) n. 692/2008 riguardo alle emissioni dai veicoli

passengeri e commerciali leggeri (Euro 6) (GU L 109 del 26.4.2016, pag. 1).

<sup>8</sup> Regolamento (UE) 2017/1154 della Commissione, del 7 giugno 2017, che modifica il regolamento (UE) 2017/1151, che integra il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio 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, che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, i regolamenti della Commissione (CE) n. 692/2008 e (UE) n. 1230/2012 e abroga il regolamento (CE) n. 692/2008 e la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le emissioni di guida reali dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 6) (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 708).

passengeri e commerciali leggeri (Euro 6) (GU L 109 del 26.4.2016, pag. 1).

<sup>8</sup> Regolamento (UE) 2017/1154 della Commissione, del 7 giugno 2017, che modifica il regolamento (UE) 2017/1151, che integra il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio 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, che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, i regolamenti della Commissione (CE) n. 692/2008 e (UE) n. 1230/2012 e abroga il regolamento (CE) n. 692/2008 e la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le emissioni di guida reali dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 6) (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 708).

*<sup>8 bis</sup> Regolamento (UE) 2018/1832 della Commissione, del 5 novembre 2018, che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti della Commissione (CE) n. 692/2008 e (UE) 2017/1151 al fine di migliorare le prove e le procedure di omologazione per le emissioni dei veicoli passeggeri e commerciali leggeri, comprese quelle per la conformità in servizio e le emissioni reali, e di introdurre dispositivi per il monitoraggio del consumo di carburante e di energia elettrica (GU L 301 del 27.11.2018, pag. 1).*

## **Emendamento 7**

### **Proposta di regolamento Considerando 6**

#### *Testo della Commissione*

(6) Il regolamento (UE) n. 2016/646<sup>9</sup> ha introdotto le date di applicazione della

#### *Emendamento*

(6) Il regolamento (UE) 2016/646<sup>9</sup> ha introdotto le date di applicazione della

procedura di prova delle emissioni reali di guida, nonché i criteri di conformità per le RDE. A tal fine, sono stati **utilizzati** fattori di conformità specifici per inquinante per tenere conto delle incertezze statistiche e tecniche delle misurazioni effettuate mediante sistemi portatili di misura delle emissioni (Portable Emission Measurement Systems - PEMS).

---

<sup>9</sup> Regolamento (UE) 2016/646 della Commissione, del 20 aprile 2016, che modifica il regolamento (CE) n. 692/2008 riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (EUR 6) (GU L 109 del 26.4.2016, pag. 1).

## **Emendamento 8**

### **Proposta di regolamento Considerando 6 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

procedura di prova delle emissioni reali di guida, nonché i criteri di conformità per le RDE. ***L'introduzione delle date di applicazione per i veicoli passeggeri e i veicoli leggeri è stata scelta in una sequenza annuale per garantire una pianificazione tempestiva per i costruttori di ciascun gruppo di veicoli.*** A tal fine, sono stati **introdotti** fattori di conformità specifici per inquinante per tenere conto delle incertezze statistiche e tecniche delle misurazioni effettuate mediante sistemi portatili di misura delle emissioni (Portable Emission Measurement Systems - PEMS).

---

<sup>9</sup> Regolamento (UE) 2016/646 della Commissione, del 20 aprile 2016, che modifica il regolamento (CE) n. 692/2008 riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (EUR 6) (GU L 109 del 26.4.2016, pag. 1).

*Emendamento*

***(6 bis) Secondo la relazione dell'AEA del 2016, il divario tra le emissioni reali e quelle di laboratorio è dovuto principalmente a tre fattori: una procedura di prova obsoleta, flessibilità nell'attuale procedura e fattori di utilizzo che dipendono dal conducente. È necessario uno studio per stabilire il margine dovuto allo stile di guida e alla temperatura esterna. Occorre distinguere chiaramente tra il fattore di conformità, il margine connesso al dispositivo e il margine del fattore "utilizzo in condizioni d'uso" che dipende dal conducente e dalla temperatura.***

## Emendamento 9

### Proposta di regolamento Considerando 7

#### *Testo della Commissione*

(7) Il 13 dicembre 2018, il Tribunale si è pronunciato, nelle cause riunite T-339/16, T-352/16 e T-391/16<sup>10</sup>, in merito a un ricorso per l'annullamento del regolamento (UE) 2016/646. Il Tribunale ha annullato la parte del regolamento (UE) 2016/646 che stabiliva i fattori di conformità utilizzati per valutare la conformità dei risultati delle prove RDE ai limiti di emissione fissati dal regolamento (CE) n. 715/2007. Il Tribunale ha ritenuto che solo il legislatore poteva introdurre tali fattori di conformità in quanto era interessato un elemento essenziale del regolamento (CE) n. 715/2007.

#### *Emendamento*

(7) Il 13 dicembre 2018, il Tribunale si è pronunciato, nelle cause riunite T-339/16, T-352/16 e T-391/16<sup>10</sup>, in merito a un ricorso per l'annullamento del regolamento (UE) 2016/646. Il Tribunale ha annullato la parte del regolamento (UE) 2016/646 che stabiliva i fattori di conformità utilizzati per valutare la conformità dei risultati delle prove RDE ai limiti di emissione fissati dal regolamento (CE) n. 715/2007. Il Tribunale ha ritenuto che solo il legislatore poteva introdurre tali fattori di conformità in quanto era interessato un elemento essenziale del regolamento (CE) n. 715/2007 e **"ciò porta di fatto a modificare i limiti delle emissioni di ossidi di azoto fissati per la norma Euro 6, sebbene siano tali limiti a dover essere applicati"**.

## Emendamento 10

### Proposta di regolamento Considerando 8

#### *Testo della Commissione*

(8) Il Tribunale ***non ha messo in dubbio la giustificazione tecnica dei fattori*** di conformità. Per ***tale motivo***, e dato che allo stato attuale dello sviluppo tecnologico permane una discrepanza tra le emissioni misurate in condizioni di guida reali e quelle misurate in un laboratorio, è opportuno introdurre ***i*** fattori di conformità nel regolamento (CE) n. 715/2007.

#### *Emendamento*

(8) Il Tribunale ***ha espresso dubbi quanto alla "fondatezza dell'invocazione, da parte della Commissione, di possibili errori di natura statistica"***, in particolare per quanto riguarda il fattore di conformità ***temporaneo di 2,1 e ha dichiarato che eventuali incertezze statistiche si correggono lavorando sulla rappresentatività del campione o dell'esperienza o con il numero di esperienze. Inoltre, per quanto riguarda il margine di incertezza tecnica introdotto, il Tribunale ha affermato che è impossibile determinare, a seguito di una prova RDE, se il veicolo sottoposto a prova rispetti tali***



*limiti o addirittura se ci si avvicini. Tutti i dispositivi di misurazione presentano un margine di incertezza tecnica e si è riscontrato che, essendo utilizzati in condizioni più variabili, i dispositivi PEMS hanno un margine leggermente più ampio rispetto ai dispositivi di laboratorio non mobili, anche se di fatto ciò può significare sia emissioni sovrastimate che sottostimate.* Dato che allo stato attuale dello sviluppo tecnologico permane una discrepanza tra le emissioni misurate in condizioni di guida reali e quelle misurate in un laboratorio, è opportuno introdurre **temporaneamente** fattori di conformità nel regolamento (CE) n. 715/2007.

## **Emendamento 11**

### **Proposta di regolamento Considerando 8 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(8 bis) La risoluzione del Parlamento europeo del 28 marzo 2019 sui recenti sviluppi dello scandalo Dieseldate ha accolto con favore la sentenza del Tribunale e ha invitato esplicitamente la Commissione a non introdurre nuovi fattori di conformità per garantire che le norme Euro 6 non siano ulteriormente diluite, ma siano rispettate nelle normali condizioni d'impiego, come previsto in origine nel regolamento (CE) n. 715/2007.***

## **Emendamento 12**

### **Proposta di regolamento Considerando 9**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(9) Per consentire ai costruttori di rispettare i limiti di emissione Euro 6 nel contesto della procedura di prova RDE, i criteri di conformità per le emissioni reali

(9) Per consentire ai costruttori di rispettare i limiti di emissione Euro 6 nel contesto della procedura di prova RDE, i criteri di conformità per le emissioni reali

di guida dovrebbero essere introdotti in due fasi. Nella prima fase, su richiesta del costruttore, si dovrebbe applicare un fattore di conformità temporaneo, mentre in un secondo tempo dovrebbe essere utilizzato solo il fattore di conformità definitivo. È opportuno che la Commissione *riesamini periodicamente i fattori di conformità definitivi* alla luce del progresso tecnico.

di guida dovrebbero essere introdotti in due fasi. Nella prima fase, su richiesta del costruttore, si dovrebbe applicare un fattore di conformità temporaneo, mentre in un secondo tempo dovrebbe essere utilizzato solo il fattore di conformità definitivo. ***Il fattore di conformità finale dovrebbe essere applicato durante un periodo di transizione e includere un margine che esprima l'incertezza aggiuntiva di misurazione legata all'introduzione dei PEMS.*** È opportuno che la Commissione ***valuti costantemente il fattore di conformità alla luce del progresso tecnico e lo adegui a cadenza annuale sulla base di dati scientifici, della maggiore precisione della procedura di misurazione e del progresso tecnico dei PEMS. Il fattore di conformità dovrebbe essere gradualmente ridotto e cessare di essere applicabile entro il 30 settembre 2022.***

### **Emendamento 13**

#### **Proposta di regolamento Considerando 9 bis (nuovo)**

***(9 bis) La Commissione dovrebbe stabilire entro giugno 2021 al più tardi requisiti più severi per i dispositivi di misurazione PEMS che potrebbero essere utilizzati per le prove RDE. Le norme stabilite dovrebbero, ove possibile, tenere conto di tutti gli elementi pertinenti di standardizzazione sviluppati dal CEN sulla base dei migliori dispositivi PEMS disponibili.***

### **Emendamento 14**

#### **Proposta di regolamento Considerando 9 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(9 ter) È importante sottolineare che la presente proposta verte sul fattore di conformità, mentre la questione delle***

*norme sui limiti di emissione sarà trattata nel contesto della futura proposta post Euro 6. Al fine di garantire rapidi progressi verso l'adozione dei futuri valori limite di emissione (post Euro 6) e una migliore qualità dell'aria per i cittadini dell'Unione, è essenziale che la Commissione presenti, se opportuno, una proposta legislativa in tal senso, quanto prima e al più tardi entro giugno 2021, come annunciato nella sua comunicazione dell'11 dicembre 2019 dal titolo "Il Green Deal europeo", che sottolinea la necessità di passare ad una mobilità sostenibile e intelligente e di garantire un percorso verso una mobilità a emissioni zero. Nell'attuazione delle norme post-Euro 6 non si dovrebbero utilizzare fattori di conformità.*

## **Emendamento 15**

### **Proposta di regolamento Considerando 9 quater (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(9 quater) Per incoraggiare i produttori ad assumere un atteggiamento proattivo e favorevole all'ambiente, le nuove innovazioni tecnologiche volte ad assorbire i NO<sub>x</sub> dovrebbero essere testate, quantificate e prese in considerazione nella successiva revisione delle norme Euro.*

## **Emendamento 16**

### **Proposta di regolamento Considerando 10**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(10) Il trattato di Lisbona ha introdotto la possibilità per il legislatore di delegare alla Commissione il potere di adottare atti non legislativi di portata generale che integrano o modificano taluni elementi non essenziali dell'atto legislativo. Le misure

(10) Il trattato di Lisbona ha introdotto la possibilità per il legislatore di delegare alla Commissione il potere di adottare atti non legislativi di portata generale che integrano o modificano taluni elementi non essenziali dell'atto legislativo. Le misure

che possono essere oggetto della delega di potere di cui all'articolo 290, paragrafo 1, del TFUE corrispondono in linea di massima a quelle che rientrano nella procedura di regolamentazione con controllo istituita dall'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE del Consiglio<sup>11</sup>. Occorre pertanto adattare all'articolo 290 del TFUE le disposizioni del regolamento (CE) n. 715/ 2007 che prevedono il ricorso alla procedura di regolamentazione con controllo.

---

<sup>11</sup> Decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione (GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23).

che possono essere oggetto della delega di potere di cui all'articolo 290, paragrafo 1, del ***trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE)*** corrispondono in linea di massima a quelle che rientrano nella procedura di regolamentazione con controllo istituita dall'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE del Consiglio<sup>11</sup>. Occorre pertanto adattare all'articolo 290 del TFUE le disposizioni del regolamento (CE) n. 715/ 2007 che prevedono il ricorso alla procedura di regolamentazione con controllo.

---

<sup>11</sup> Decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione (GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23).

## **Emendamento 17**

### **Proposta di regolamento Considerando 11**

#### *Testo della Commissione*

(11) Al fine di contribuire al conseguimento degli obiettivi dell'Unione in materia di qualità dell'aria e di ridurre le emissioni dei veicoli, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti in conformità all'articolo 290 ***del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE)*** riguardo alle norme dettagliate in materia di procedure, prove e requisiti specifici per l'omologazione. Tale delega dovrebbe includere: la possibilità di integrare il regolamento (CE) n. 715/2007 con tali norme riviste nonché con i cicli di prova utilizzati per misurare le emissioni; le prescrizioni per l'applicazione del divieto di utilizzo di impianti/dispositivi di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni; ***le misure necessarie per l'applicazione***

#### *Emendamento*

(11) Al fine di contribuire al conseguimento degli obiettivi dell'Unione in materia di qualità dell'aria e di ridurre le emissioni dei veicoli, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti in conformità all'articolo 290 TFUE riguardo alle norme dettagliate in materia di procedure, prove e requisiti specifici per l'omologazione. Tale delega dovrebbe includere: la possibilità di integrare il regolamento (CE) n. 715/2007 con tali norme riviste nonché con i cicli di prova utilizzati per misurare le emissioni; le prescrizioni per l'applicazione del divieto di utilizzo di impianti/dispositivi di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni; ***e l'adozione di un metodo rivisto di misura del particolato. Nonostante il breve lasso di tempo tra l'entrata in vigore del***

*dell'obbligo per i costruttori di consentire un accesso illimitato e standardizzato alle informazioni sulla riparazione e sulla manutenzione dei veicoli;* l'adozione di un metodo rivisto di misura del particolato. La delega dovrebbe inoltre includere la modifica del regolamento (CE) n. 715/2007 al fine di rivedere al ribasso i fattori di conformità **definitivi**, di tenere **conto** dei progressi tecnici relativi ai PEMS, di ricalibrare i valori limite basati sulla massa del particolato e di introdurre valori limite basati sul numero di particelle. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, e che tali consultazioni siano condotte nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio **dovrebbero ricevere** tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri e i loro esperti **dovrebbero avere** sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

*presente regolamento e l'abrogazione delle disposizioni relative alle informazioni sulla riparazione e sulla manutenzione mediante il regolamento (UE) 2018/858, ai fini della certezza del diritto e per garantire che il legislatore possa disporre di tutte le opzioni, la delega dovrebbe includere anche le misure necessarie per l'applicazione dell'obbligo per i costruttori di consentire un accesso illimitato e standardizzato alle informazioni sulla riparazione e sulla manutenzione dei veicoli.* La delega dovrebbe inoltre includere la modifica del regolamento (CE) n. 715/2007 al fine di rivedere al ribasso i fattori di conformità, di tenere **conto del miglioramento della qualità della procedura di misurazione** o dei progressi tecnici relativi ai PEMS, di ricalibrare i valori limite basati sulla massa del particolato e di introdurre valori limite basati sul numero di particelle. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, e che tali consultazioni siano condotte nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016<sup>1 bis</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>1 bis</sup> **GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.**

## **Emendamento 18**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 3 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 715/2007

Articolo 4 – paragrafo 1 – comma 2

### *Testo della Commissione*

Tali obblighi comprendono **il rispetto dei** limiti di emissione di cui all'allegato I. Al fine di determinare la conformità ai limiti di emissione Euro 6 di cui alla tabella 2 dell'allegato I, i valori delle emissioni determinati durante una prova valida delle emissioni reali di guida (RDE) sono divisi per il fattore di conformità applicabile di cui alla tabella 2a dell'allegato I. Il risultato deve restare inferiore ai limiti di emissione Euro 6 di cui alla tabella 2 di tale allegato.

### *Emendamento*

Tali obblighi comprendono **la conformità con i** limiti di emissione di cui all'allegato I. Al fine di determinare la conformità ai limiti di emissione Euro 6 di cui alla tabella 2 dell'allegato I, i valori delle emissioni determinati durante una prova valida delle emissioni reali di guida (RDE) sono divisi per il fattore di conformità applicabile di cui alla tabella 2a dell'allegato I. Il risultato deve restare inferiore ai limiti di emissione Euro 6 di cui alla tabella 2 di tale allegato. **Il fattore deve essere gradualmente ridotto mediante revisioni annuali al ribasso, sulla base delle valutazioni del Centro comune di ricerca. Il fattore di conformità deve cessare di essere applicabile entro il 30 settembre 2022.**

## **Emendamento 19**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 4 – lettera a**

Regolamento (CE) n. 715/2007

Articolo 5 – paragrafo 1

### *Testo della Commissione*

1. Il costruttore produce i veicoli in modo che progetto, costruzione e assemblaggio dei componenti che influiscono sulle emissioni permettano che il veicolo, nell'uso normale, sia conforme al presente regolamento.";

### *Emendamento*

1. Il costruttore produce i veicoli in modo che progetto, costruzione e assemblaggio dei componenti che influiscono sulle emissioni permettano che il veicolo, nell'uso normale, sia conforme al presente regolamento. **Il costruttore garantisce inoltre l'affidabilità dei dispositivi di controllo dell'inquinamento e mira a ridurre il rischio di furto o di alterazioni di tali dispositivi.**

## **Emendamento 20**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 6**

Regolamento (CE) n. 715/2007

Articolo 8 – comma 1

*Testo della Commissione*

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 14 bis al fine di integrare gli articoli 6 e 7. Ciò comprende la definizione e l'aggiornamento delle specifiche tecniche relative alle modalità della messa a disposizione delle informazioni OBD e delle informazioni sulla riparazione e sulla manutenzione dei veicoli, con un'attenzione particolare alle esigenze specifiche delle PMI.

*Emendamento*

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 14 bis al fine di integrare gli articoli 6 e 7. Ciò comprende la definizione e l'aggiornamento delle specifiche tecniche relative alle modalità della messa a disposizione delle informazioni OBD e delle informazioni sulla riparazione e sulla manutenzione dei veicoli, con un'attenzione particolare alle esigenze specifiche delle PMI, **delle microimprese e degli operatori indipendenti.**

**Emendamento 21**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 7 – lettera b**

Regolamento (CE) n. 715/2007

Articolo 10 – paragrafo 4 – comma 2

*Testo della Commissione*

Il rispetto dei valori limite Euro 6 è determinato, durante le prove RDE valide, tenendo conto del fattore di conformità specifico per inquinante di cui alla tabella 2a dell'allegato I, in conformità all'articolo 4, paragrafo 1, secondo comma.

*Emendamento*

Il rispetto dei valori limite Euro 6 è determinato, durante le prove RDE valide, tenendo conto del fattore di conformità specifico per inquinante di cui alla tabella 2a dell'allegato I, in conformità all'articolo 4, paragrafo 1, secondo comma. **Il fattore di conformità deve essere gradualmente ridotto mediante revisioni annuali al ribasso, sulla base delle valutazioni del Centro comune di ricerca. Il fattore di conformità deve cessare di essere applicabile entro il 30 settembre 2022.**

**Emendamento 22**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 1 – punto 7 – lettera b**

Regolamento (CE) n. 715/2007

Articolo 10 – paragrafo 5 – comma 2

*Testo della Commissione*

Il rispetto dei valori limite Euro 6 è determinato, durante le prove RDE valide,

*Emendamento*

Il rispetto dei valori limite Euro 6 è determinato, durante le prove RDE valide,

tenendo conto del fattore di conformità specifico per inquinante di cui alla tabella 2a dell'allegato I, in conformità all'articolo 4, paragrafo 1, secondo comma.

tenendo conto del fattore di conformità specifico per inquinante di cui alla tabella 2a dell'allegato I, in conformità all'articolo 4, paragrafo 1, secondo comma. ***Il fattore di conformità deve essere gradualmente ridotto mediante revisioni annuali al ribasso, sulla base delle valutazioni del Centro comune di ricerca. Il fattore di conformità deve cessare di essere applicabile entro il 30 settembre 2022.***

## **Emendamento 23**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – punto 10**

Regolamento (CE) n. 715/2007

Articolo 14 – paragrafi 3 e 3 bis (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

3. ***Alla Commissione è conferito il potere di adottare*** atti delegati in conformità all'articolo 14 bis ***riguardanti:***

a) ***l'integrazione del presente regolamento al fine di adeguare le procedure, le prove e i requisiti così come i cicli di prova utilizzati per misurare le emissioni, per tenere adeguatamente conto delle emissioni reali di guida;***

b) ***la modifica del presente regolamento al fine di adeguare al progresso tecnico i fattori di conformità definitivi specifici per inquinante di cui alla tabella 2a dell'allegato I.***

#### *Emendamento*

3. ***La Commissione adotta, entro il 1° giugno 2021,*** atti delegati in conformità all'articolo 14 bis ***per integrare il presente regolamento al fine di adeguare le procedure, le prove e i requisiti così come i cicli di prova utilizzati per misurare le emissioni, per tenere adeguatamente conto delle emissioni reali di guida in condizioni d'uso normali, incluse tra l'altro la temperatura e le condizioni limite, riducendo la deriva dello zero e affrontando i pericolosi picchi di particelle derivanti dalla pulizia dei filtri, tenendo conto di tutti gli elementi pertinenti di standardizzazione sviluppati dal CEN e basati sui migliori dispositivi disponibili.***



**3 bis. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 14 bis per la modifica del presente regolamento al fine di adeguare al progresso tecnico e rivedere al ribasso i fattori di conformità definitivi specifici per inquinante di cui alla tabella 2a dell'allegato I.**

## Emendamento 24

### Proposta di regolamento

#### Allegato

Regolamento (CE) n. 715/2007

Allegato I – tabella 2a – riga 2

#### Testo della Commissione

FC inquinante	<b>1,43</b>	<b>1,5</b>	-	-	-
- definitivo <sup>(2)</sup>					

<sup>(2)</sup> FC<sub>inquinante-definitivo</sub> è il fattore di conformità utilizzato per determinare la conformità ai limiti delle emissioni Euro 6 tenendo conto delle incertezze tecniche connesse all'*uso* dei sistemi portatili di misura delle emissioni (PEMS).

#### Emendamento

FC <sub>inquinante-definitivo</sub> <sup>(2)</sup>	<b>1 + margine di errore (margine = [0,32]*)</b>	<b>1 + margine di errore (margine = [0,5]*)</b>	-	-	-
--	--	---	---	---	---

**\* da rivedere al ribasso almeno a cadenza annuale sulla base delle valutazioni regolari del Centro comune di ricerca**

<sup>(2)</sup> FC<sub>inquinante-definitivo</sub> è il fattore di conformità utilizzato per determinare la conformità ai limiti delle emissioni Euro 6 **durante un periodo transitorio** tenendo conto delle incertezze tecniche **aggiuntive di misurazione** connesse all'**introduzione** dei sistemi portatili di misura delle emissioni (PEMS). **È espresso come 1 + margine di incertezza di misurazione. Entro il 30 settembre 2022 deve essere pari a zero e il fattore di conformità deve cessare di essere applicabile.**