P9_TA(2023)0394

Omologazione di veicoli a motore e motori per quanto riguarda le relative emissioni e la durabilità delle batterie (Euro 7)

Emendamenti del Parlamento europeo, approvati il 9 novembre 2023, alla 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)) [1]

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

(C/2024/2856)

Emendamento 1

Proposta di regolamento

Considerando -1 (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(-1) La decisione (UE) 2022/591 del Parlamento europeo e del Consiglio [1] ***relativa a un programma generale di azione dell'Unione per l'ambiente fino al 2030 fissa il perseguimento dell'"inquinamento zero" quale uno dei sei obiettivi tematici dell'Unione per il periodo fino al 31 dicembre 2030, anche in relazione alle sostanze chimiche nocive, al fine di conseguire un ambiente privo di sostanze tossiche, segnatamente per quanto riguarda l'aria, l'acqua e il suolo, nonché in relazione all'inquinamento luminoso e acustico, e proteggere la salute e il benessere delle persone, degli animali e degli ecosistemi dai rischi ambientali e dagli effetti negativi.***
	[1] ***Decisione (UE) 2022/591 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 aprile 2022, relativa a un programma generale di azione dell'Unione per l'ambiente fino al 2030 (GU L 114 del 12.4.2022, pag. 22).***

[1] 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 (A9-0298/2023).

Emendamento 2

Proposta di regolamento

Considerando -1 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(-1 bis) Il Green Deal europeo ([1 bis]) ***è la proposta dell'Unione che mira ad avviare una transizione volta a conseguire, al più tardi entro il 2050, un'economia circolare, pulita e climaticamente neutra, ottimizzando la gestione delle risorse, riducendo al minimo l'inquinamento e riconoscendo al tempo stesso la necessità di politiche profondamente trasformative. L'Unione sostiene inoltre l'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile*** ([1 ter])***e i suoi obiettivi di sviluppo sostenibile*** ([1 quater])***. La strategia per una mobilità sostenibile e intelligente*** ([1 quinquies])***, adottata nel dicembre 2020, e il piano d'azione "Verso l'inquinamento zero per l'aria, l'acqua e il suolo"*** ([1 sexies])***, adottato nel maggio 2021, affrontano nello specifico gli aspetti del Green Deal europeo legati all'inquinamento generato dai trasporti. Altri interventi strategici particolarmente importanti per tale iniziativa comprendono, ad esempio, la direttiva sulla qualità dell'aria ambiente*** ([1 septies])***, la nuova strategia industriale per l'Europa*** ([1 octies])***, i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO_2 delle autovetture e dei furgoni*** ([1 nonies])***e gli obiettivi in materia di emissioni di CO_2 per i veicoli pesanti nuovi*** ([1 decies])***.*** ***([1 bis]) Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni – Il Green Deal europeo; COM(2019) 640 final.*** ([1 ter]) ***https://undocs.org/A/RES/70/1.*** ([1 quater]) ***https://sdgs.un.org/goals.*** ([1 quinquies]) ***COM(2020) 789 final.*** ([1 sexies]) ***COM(2021) 400 final.*** ([1 septies]) ***Direttiva 2008/50/CE.*** ([1 octies]) ***COM(2020) 102 final e COM(2021) 350 final.*** ([1 nonies]) ***COM/2021/556.*** ([1 decies]) ***[1 decies] COM(2023) 88 final.***

Emendamento 3

Proposta di regolamento

Considerando 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
(1) Il mercato interno è uno spazio in cui deve essere garantita la libera circolazione di merci, persone, servizi e capitali. A tale fine il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio ([43]) ha introdotto un sistema completo di omologazione e vigilanza del mercato per i veicoli a motore, i rimorchi, nonché per i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli.	(1) Il mercato interno è uno spazio in cui deve essere garantita la libera circolazione di merci, persone, servizi e capitali. A tale fine il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio ([43]) ha introdotto un sistema completo di omologazione e vigilanza del mercato per i veicoli a motore, i rimorchi, nonché per i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli***, come pure per gli pneumatici di tutti i veicoli***.
([43]) 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).	([43]) 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).

Emendamento 4

Proposta di regolamento

Considerando 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(2 bis) Una transizione efficace verso una mobilità a zero emissioni richiede un approccio integrato e il giusto contesto, che consenta di stimolare l'innovazione e mantenere la leadership tecnologica dell'Unione in tale settore. A tal fine sono necessari investimenti pubblici e privati in ricerca e innovazione, una maggiore offerta di veicoli a zero e basse emissioni, la realizzazione di infrastrutture di ricarica e rifornimento, l'integrazione nei sistemi dell'energia nonché l'approvvigionamento sostenibile di materiali e la produzione, il riutilizzo e il riciclo sostenibile di batterie in Europa. Ciò richiede un'azione coerente a livello dell'Unione, nazionale, regionale e locale.

Emendamento 5

Proposta di regolamento

Considerando 2 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(2 ter) Al fine di sostenere la transizione verso una mobilità pulita, promuovendo nel contempo la reindustrializzazione dell'Europa e il sostegno ai cittadini, è fondamentale garantire che i prezzi dei veicoli privati e commerciali rimangano accessibili per i cittadini e le imprese. Ciò contribuirà a preservare la qualità della vita, la competitività industriale e l'innovazione e a sostenere la creazione di posti di lavoro e lo sviluppo di competenze nel settore.

Emendamento 6

Proposta di regolamento

Considerando 2 quater (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(2 quater) È opportuno garantire una transizione equa e socialmente accettabile verso una mobilità a zero emissioni. Occorre pertanto tenere conto degli effetti sociali di tale transizione lungo tutta la catena del valore del settore automobilistico e affrontare in modo proattivo le conseguenze sull'occupazione. È necessario elaborare programmi mirati a livello unionale, nazionale e regionale, come i piani per una transizione giusta per le regioni che dipendono dal settore automobilistico, nel quadro del meccanismo per una transizione giusta per il reimpiego, la riqualificazione e lo sviluppo delle competenze dei lavoratori, nonché iniziative di formazione e di ricerca di un lavoro nelle comunità e nelle regioni colpite, in stretta collaborazione con le parti sociali e le autorità competenti. Nell'ambito di tale transizione, l'occupazione femminile e le pari opportunità in tale settore andrebbero potenziate.

Emendamento 7

Proposta di regolamento

Considerando 4

Testo della Commissione	*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") ([44]) e il regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio ("Euro VI") ([45]). ***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.***	(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") ([44]) e il regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio ("Euro VI") ([45]).
([44]) 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).	([44]) 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).
([45]) 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).	([45]) 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).

Emendamento 8

Proposta di regolamento

Considerando 5

Testo della Commissione	*Emendamento*
(5) L'incorporazione in un unico regolamento delle prescrizioni stabilite dal regolamento (CE) n. 715/2007 e dal regolamento (CE) n. 595/2009 dovrebbe garantire la coerenza interna del sistema di omologazione in relazione alle emissioni per i veicoli leggeri e pesanti, pur consentendo limiti di emissione diversi per tali veicoli.	(5) L'incorporazione in un unico regolamento delle prescrizioni stabilite dal regolamento (CE) n. 715/2007 e dal regolamento (CE) n. 595/2009 dovrebbe garantire la coerenza interna del sistema di omologazione in relazione alle emissioni per i veicoli leggeri e pesanti, pur consentendo limiti di emissione ***e norme e condizioni di prova*** diversi per tali veicoli.

Emendamento 9

Proposta di regolamento

Considerando 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
(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.	(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, 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 10

Proposta di regolamento

Considerando 8

Testo della Commissione	*Emendamento*
(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***.	(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 ***che siano statisticamente rilevanti,*** con una serie minima di restrizioni, limiti e altre prescrizioni per la marcia effettiva. ***Tali prove su strada dovrebbero basarsi su condizioni normali di marcia ed escludere condizioni di guida falsata.***

Emendamento 11

Proposta di regolamento

Considerando 10

Testo della Commissione	*Emendamento*
(10) I regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 prevedono che i veicoli debbano rispettare i limiti di emissione per un determinato periodo di tempo che non corrisponde più alla durata di vita media dei veicoli. È quindi opportuno stabilire prescrizioni in materia di durabilità che rispecchino la durata di vita ***media*** prevista dei veicoli ***nell'***Unione.	(10) I regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 prevedono che i veicoli debbano rispettare i limiti di emissione per un determinato periodo di tempo che non corrisponde più alla durata di vita media dei veicoli. È quindi opportuno stabilire prescrizioni in materia di durabilità che rispecchino la durata di vita prevista dei veicoli ([1a]) ***e il loro utilizzo standard in tutta l'***Unione***, tenendo conto delle differenze da uno Stato membro all'altro. Ciò è di particolare importanza per gli acquirenti di veicoli di seconda mano, i quali si aspettano che le emissioni del veicolo siano le stesse di quando è stato immesso sul mercato.***
	([1a]) Associazione dei costruttori europei di automobili (ACEA), "Vehicles in Use, Europe 2022" (Veicoli in uso in Europa, 2022).

Emendamento 12

Proposta di regolamento

Considerando 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(10 bis) Gli Stati membri sono incoraggiati a elaborare e attuare strategie per incentivare il rinnovo del parco veicoli al fine di agevolare la graduale transizione della flotta europea verso veicoli a emissioni ridotte, contribuendo alla creazione di un ecosistema dei trasporti più pulito e sostenibile.

Emendamento 13

Proposta di regolamento

Considerando 11

Testo della Commissione	*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 e ***introdurre*** limiti di emissione per la fase di rifornimento.	(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. ***Poiché tali tecnologie si sono già dimostrate valide e sono state attuate in modo efficace sotto il profilo dei costi in altri mercati e regioni,*** di conseguenza è opportuno ***che l'Unione si allinei agli altri mercati fissando*** i limiti di emissione per tali composti organici volatili a un livello inferiore e ***introduca*** limiti di emissione per la fase di rifornimento.

Emendamento 14

Proposta di regolamento

Considerando 11 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(11 bis) Per quanto riguarda il controllo delle emissioni al rifornimento, il recupero di vapori di rifornimento a bordo viene attuato in altri mercati e regioni da oltre 15 anni con una comprovata efficacia di controllo dei vapori. Il recupero di vapori di rifornimento a bordo non richiede manutenzione o ispezioni annuali perché mantenga un livello di efficacia più elevato nel controllo dei vapori di rifornimento, pur rimanendo compatibile con le attuali stazioni di servizio di fase II.

Emendamento 15

Proposta di regolamento

Considerando 12

Testo della Commissione	*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***, ***in modo da poter proporre*** limiti per l'abrasione degli pneumatici.	(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 ***procedere a*** una ***verifica*** entro la fine del ***2025 per quanto riguarda la*** misurazione ***dell'abrasione degli pneumatici e definire i limiti di abrasione sulla base dei metodi attuali qualora non siano state già stabilite disposizioni uniformi che facciano riferimento ai lavori*** sull'abrasione degli pneumatici ***svolti in sede di WP29 delle Nazioni Unite entro la metà del 2026. La Commissione dovrebbe garantire che il WP29 delle Nazioni Unite consegua tempestivamente i propri obiettivi, rispecchiando in tal modo un elevato livello di ambizione sulla base di solide motivazioni scientifiche e tecniche. La verifica dovrebbe essere accompagnata da una proposta legislativa per i veicoli con batterie di trazione, compresi gli ibridi plugin e i veicoli elettrici a batteria, ai fini dell'adozione di*** limiti per l'abrasione degli pneumatici ***che siano compatibili con l'obiettivo dell'Unione di ridurre del 30 % le microplastiche rilasciate nell'ambiente entro il 2030 e basati sui tassi di abrasione attuali***.

Emendamento 16

Proposta di regolamento

Considerando 14

Testo della Commissione	*Emendamento*
(14) I veicoli con batterie di trazione, compresi gli ibridi plugin e i veicoli elettrici a batteria, contribuiscono alla decarbonizzazione del settore del trasporto su strada. Al fine di conquistare e aumentare la fiducia dei consumatori nei loro confronti, questi veicoli dovrebbero essere performanti e durevoli. È quindi importante esigere che le batterie di trazione mantengano buona parte della loro capacità iniziale dopo molti anni di utilizzo. Ciò è particolarmente importante per gli acquirenti di veicoli elettrici di seconda mano, al fine di garantire che il veicolo continui a funzionare come previsto. Il monitoraggio dello stato di salute della batteria dovrebbe quindi essere prescritto per tutti i veicoli che utilizzano batterie di trazione. Dovrebbero inoltre essere introdotte prescrizioni prestazionali minime per la durabilità delle batterie delle autovetture, tenendo conto del regolamento tecnico globale delle Nazioni Unite n. 22 ([47]).	(14) I veicoli con batterie di trazione, compresi gli ibridi plugin e i veicoli elettrici a batteria, contribuiscono alla decarbonizzazione del settore del trasporto su strada. Al fine di conquistare e aumentare la fiducia dei consumatori nei loro confronti, questi veicoli dovrebbero essere performanti e durevoli. È quindi importante esigere che le batterie di trazione mantengano buona parte della loro capacità iniziale dopo molti anni di utilizzo. Ciò è particolarmente importante per gli acquirenti di veicoli elettrici di seconda mano, al fine di garantire che il veicolo continui a funzionare come previsto. Il monitoraggio dello stato di salute della batteria dovrebbe quindi essere prescritto per tutti i veicoli che utilizzano batterie di trazione. Dovrebbero inoltre essere introdotte prescrizioni prestazionali minime per la durabilità delle batterie delle autovetture ***e dei veicoli commerciali leggeri***, tenendo conto del regolamento tecnico globale delle Nazioni Unite n. 22 ([47]).
([47]) Regolamento tecnico globale delle Nazioni Unite sulla durabilità delle batterie di bordo per i veicoli elettrificati (UN GTR 22).	([47]) Regolamento tecnico globale delle Nazioni Unite sulla durabilità delle batterie di bordo per i veicoli elettrificati (UN GTR 22).

Emendamento 17

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 dovrebbero 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 18

Proposta di regolamento

Considerando 15

Testo della Commissione	*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. 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.	(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 ***anche attraverso interventi tesi a scoraggiare la pubblicità, la vendita e l'installazione di dispositivi di manomissione, nonché sanzionata***. 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 19

Proposta di regolamento

Considerando 15 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(15 bis) Al fine di evitare che le misure antimanomissione ostacolino indebitamente la concorrenza, il presente regolamento e il diritto da esso derivato dovrebbero mantenere la possibilità per gli operatori indipendenti di sviluppare, distribuire, installare e attivare ricambi nella post-vendita. I costruttori garantiscono pertanto agli operatori indipendenti l'accesso alle informazioni, agli strumenti e ai processi strettamente necessari per lo sviluppo e l'installazione di tali ricambi.

Emendamento 20

Proposta di regolamento

Considerando 16

Testo della Commissione	*Emendamento*
(16) I sensori installati sui veicoli sono già oggi utilizzati per rilevare anomalie relative alle emissioni e attivare le relative 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.	(16) I sensori installati sui veicoli sono già oggi utilizzati per rilevare anomalie relative alle emissioni e attivare le relative 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 ***sollecita*** 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 per quanto riguarda le emissioni ***dallo scarico*** 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. ***Le misure di incentivazione che tali sistemi implicano non dovrebbero comportare rischi per la sicurezza stradale né limitazioni alla mobilità.***

Emendamento 21

Proposta di regolamento

Considerando 17

Testo della Commissione	*Emendamento*
(17) ***I costruttori possono scegliere di produrre veicoli che rispettano limiti di emissione inferiori o che presentano una durabilità della batteria migliore rispetto a quella prescritta dal presente regolamento, oppure che includono opzioni avanzate quali il geofencing e i controlli adattivi. I consumatori e le autorità nazionali dovrebbero essere in grado di individuare tali veicoli attraverso una documentazione adeguata.*** Dovrebbe ***quindi*** essere disponibile un passaporto ambientale del veicolo (EVP, environmental vehicle passport).	(17) Dovrebbe essere disponibile ***per i consumatori*** un passaporto ambientale del veicolo (EVP, environmental vehicle passport) ***aggiornato, affinché ricevano informazioni aggiornate per tutta la durata di vita del veicolo, quali il consumo di carburante, lo stato di salute delle batterie, i limiti di emissione, i risultati delle ispezioni e dei controlli tecnici periodici e altre informazioni pertinenti.***

Emendamento 22

Proposta di regolamento

Considerando 18

Testo della Commissione	*Emendamento*
(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 CO2, non soggetti all'ambito di applicazione delle norme sulle flotte che producono CO2 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.	***soppresso***

Emendamento 23

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 in condizioni reali.	(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 di guida in condizioni reali ***statisticamente rilevanti***.

Emendamento 24

Proposta di regolamento

Considerando 20 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(20 bis) Benché la locuzione "stato di salute" sia comunemente utilizzata per riferirsi alle condizioni di una batteria in un momento specifico della sua durata di vita, non esiste una definizione comune di tale terminologia, che viene determinata da varie metodologie differenti: lo "stato dell'energia certificata" ("SOCE") e lo "stato della portata certificata" ("SOCR"). Entrambi i parametri esprimono una percentuale dell'energia certificata della batteria o dell'autonomia elettrica che rimane in un momento specifico.

Emendamento 25

Proposta di regolamento

Considerando 21

Testo della Commissione	*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, 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_2 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	(21) È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione ***conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011, nonché il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,*** al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento ***e di integrarlo*** 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 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 ***da fornire per i*** veicoli omologati in più fasi, nonché procedure per determinare il valore di CO_2 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 ***ma statisticamente rilevanti***, e l'uso di sistemi

Testo della Commissione	*Emendamento*
minimo; ii) la determinazione di emissioni di CO_2, 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_3 e O_4 sulle emissioni di CO_2, 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; xvii) misurazione dell'abrasione degli pneumatici; nonché xviii) formato, dati e metodo di comunicazione dei dati EVP. ***È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio[50].***	portatili di misurazione delle emissioni per verificare le emissioni reali durante la guida e le emissioni al minimo; ii) la determinazione di emissioni di CO_2, 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_3 e O_4 sulle emissioni di CO_2, 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; 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; xvii) misurazione dell'abrasione degli pneumatici; nonché xviii) formato, dati e metodo di comunicazione dei dati EVP.

Emendamento 26

Proposta di regolamento

Considerando 22

Testo della Commissione	*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, 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_2, M_3, N_2 e N_3. 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"[51]. 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.	(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; 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 moltiplicatori di durabilità sulla base di dati raccolti nell'ambito delle prove dei veicoli Euro 7, oltre alla determinazione di regole speciali per i costruttori di piccole serie per veicoli delle categorie M_2, M_3, N_2 e N_3. 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"[51]. 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.

Emendamento 27

Proposta di regolamento

Considerando 22 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(22 bis) L'Unione è firmataria dell'accordo della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE), siglato il 20 marzo 1958. Tale accordo riguarda la standardizzazione di norme tecniche per i veicoli a ruote, il relativo equipaggiamento e le parti che possono essere montate su tali veicoli o ivi utilizzate. Stabilisce inoltre le condizioni per il riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali specifiche. Le prescrizioni di cui al presente regolamento dovrebbero, se del caso, allinearsi alle norme stabilite nei regolamenti UNECE o alle successive modifiche del presente regolamento, ove disponibili, in particolare per quanto riguarda i limiti relativi alle emissioni di particolato dai freni, i limiti sui tipi di pneumatici relativi all'abrasione e la definizione di criteri minimi di prestazione per le batterie.

Emendamento 28

Proposta di regolamento

Considerando 25

Testo della Commissione	*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 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 essere ulteriormente posticipata ***di due anni***, dato che per i veicoli pesanti la transizione verso i veicoli a emissioni zero sarà più lunga.	(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 ***e dal diritto da esso derivato***. 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 ***ed economico***, per i veicoli pesanti e i rimorchi la data di applicazione può essere ulteriormente posticipata, dato che per i veicoli pesanti la transizione verso i veicoli a emissioni zero sarà più lunga.

Emendamento 29

Proposta di regolamento

Considerando 26

Testo della Commissione	*Emendamento*
(26) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire l'adozione di regole armonizzate per le prescrizioni amministrative e tecniche per l'omologazione dei veicoli delle categorie M, N e O e dei relativi sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti, e alla vigilanza del mercato di tali veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti in relazione alle emissioni non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri e possono invece, a motivo della loro portata e dei loro effetti, essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito all'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,	(26) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire l'adozione di regole armonizzate per le prescrizioni amministrative e tecniche per l'omologazione dei veicoli delle categorie M, N e O e dei relativi sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti, e alla vigilanza del mercato di tali veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti in relazione alle emissioni***, nonché il perseguimento del livello più elevato di protezione dell'ambiente e della salute,*** non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri e possono invece, a motivo della loro portata e dei loro effetti, essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito all'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

Emendamento 30

Proposta di regolamento

Articolo 1 – paragrafo 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
2. Il presente regolamento stabilisce le regole per l'omologazione iniziale in relazione alle emissioni, la conformità della produzione, la conformità in servizio, la vigilanza del mercato, la durabilità dei sistemi antinquinamento e delle batterie di trazione, i sistemi di monitoraggio di bordo, le disposizioni di sicurezza per la limitazione delle manomissioni e le misure di cibersicurezza, nonché la determinazione accurata delle emissioni di CO_2, dell'autonomia elettrica, del consumo di carburante e di energia e dell'efficienza energetica.	2. Il presente regolamento stabilisce ***altresì*** le regole per l'omologazione iniziale in relazione alle emissioni, la conformità della produzione, la conformità in servizio, la vigilanza del mercato, la durabilità dei sistemi antinquinamento e delle batterie di trazione, i sistemi di monitoraggio di bordo, le disposizioni di sicurezza per la limitazione delle manomissioni e le misure di cibersicurezza, nonché la determinazione accurata delle emissioni di CO_2 ***e di inquinanti***, dell'autonomia elettrica, del consumo di carburante e di energia e dell'efficienza energetica.

Emendamento 31

Proposta di regolamento

Articolo 1 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	2 bis. Il presente regolamento stabilisce inoltre le prescrizioni tecniche comuni e le disposizioni amministrative per l'omologazione in relazione alle emissioni prodotte dall'abrasione e la vigilanza del mercato degli pneumatici di nuova fabbricazione. Tali prescrizioni sono da considerarsi complementari alle prescrizioni tecniche e alle disposizioni amministrative relative agli pneumatici di cui al regolamento (UE) 2019/2144.

Emendamento 32

Proposta di regolamento

Articolo 2 – paragrafo 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Il presente regolamento si applica ai veicoli a motore delle categorie M_1, M_2, M_3, N_1, N_2 e N_3, nonché ai rimorchi delle categorie O_3 e O_4 di cui all'articolo 4 del regolamento (UE) n. 2018/858, compresi quelli progettati e costruiti in una o più fasi, così come ai sistemi, ai componenti e alle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli.	Il presente regolamento si applica ai veicoli a motore delle categorie M_1, M_2, M_3, N_1, N_2 e N_3, nonché ai rimorchi delle categorie O_3 e O_4 di cui all'articolo 4 del regolamento (UE) n. 2018/858, compresi quelli progettati e costruiti in una o più fasi, così come ai sistemi, ai componenti e alle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli***, e agli pneumatici di classe C1, C2 e C3 come specificato nel regolamento ONU n. 117, ad eccezione degli pneumatici con aderenza sul ghiaccio***.

Emendamento 33

Proposta di regolamento

Articolo 3 – comma 2 – punto 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
2) "omologazione iniziale in relazione alle emissioni": la prima fase di una procedura di omologazione in relazione alle emissioni prima che le autorità rilascino il certificato di omologazione in relazione alle emissioni e i veicoli siano messi in produzione;	2) "omologazione iniziale in relazione alle emissioni": la prima fase di una procedura di omologazione in relazione alle emissioni prima che le autorità rilascino il certificato di omologazione in relazione alle emissioni e i veicoli***, i motori, i sistemi, le entità tecniche indipendenti o i componenti*** siano messi in produzione;

Emendamento 34

Proposta di regolamento

Articolo 3 – comma 2 – punto 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
4) "conformità in servizio": le attività svolte sui veicoli in circolazione allo scopo di verificare le prescrizioni in materia di durabilità di cui al presente regolamento;	4) "conformità in servizio": le attività svolte sui veicoli***, i motori, i sistemi, le entità tecniche indipendenti o i componenti*** in circolazione allo scopo di verificare le prescrizioni in materia di durabilità di cui al presente regolamento;

Emendamento 35

Proposta di regolamento

Articolo 3 – comma 2 – punto 5

Testo della Commissione	*Emendamento*
5) "motore": ***la fonte di propulsione*** di un veicolo;	5) "motore": ***il motore a combustione interna*** di un veicolo ***(veicolo ICE)***;

Emendamento 36

Proposta di regolamento

Articolo 3 – comma 2 – punto 9

Testo della Commissione	*Emendamento*
9) "emissioni di CO_2" o "CO_2": l'emissione di biossido di carbonio dal tubo di scappamento ***del veicolo a motore o dal motore***;	9) "emissioni di CO_2" o "CO_2": l'emissione di biossido di carbonio dal tubo di scappamento;

Emendamento 37

Proposta di regolamento

Articolo 3 – comma 2 – punto 10

Testo della Commissione	*Emendamento*
10) "ossidi di azoto" o "NOx": la somma ***degli ossidi*** di azoto emessi dal tubo di scappamento;	10) "ossidi di azoto" o "NOx": la somma ***di ossido nitrico (NO) e di biossido*** di azoto ***(NO_2)*** emessi dal tubo di scappamento;

Emendamento 38

Proposta di regolamento

Articolo 3 – comma 2 – punto 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	10 bis) "protossido di azoto" o "N_2O": l'emissione di monossido di diazoto dal tubo di scappamento;

Emendamento 39

Proposta di regolamento

Articolo 3 – comma 2 – punto 18

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

Emendamento 40

Proposta di regolamento

Articolo 3 – comma 2 – punto 24

Testo della Commissione	*Emendamento*
24) "strumento di calcolo del consumo di energia del veicolo" o "VECTO": strumento di simulazione utilizzato per stabilire le emissioni di CO_2, il consumo di carburante, il consumo di energia elettrica e l'autonomia elettrica dei veicoli pesanti; ***"consumo di energia": il consumo di energia elettrica in relazione a ciascuna fonte e da tutte le fonti di propulsione di un veicolo;***	24) "strumento di calcolo del consumo di energia del veicolo" o "VECTO": strumento di simulazione utilizzato per stabilire le emissioni di CO_2, il consumo di carburante, il consumo di energia elettrica e l'autonomia elettrica dei veicoli pesanti;

Emendamento 41

Proposta di regolamento

Articolo 3 – comma 2 – punto 24 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	24 bis) "consumo di energia": il consumo di energia elettrica in relazione a ciascuna fonte e da tutte le fonti di propulsione di un veicolo;

Emendamento 42

Proposta di regolamento

Articolo 3 – comma 2 – punto 29

Testo della Commissione	*Emendamento*
29) "abrasione dello pneumatico": la massa di materiale persa dallo pneumatico in ragione del processo di abrasione e dispersa nell'ambiente;	29) "abrasione dello pneumatico": la massa di materiale persa dallo pneumatico in ragione del processo di abrasione***, con riferimento al lavoro svolto nell'ambito della task force comune GRBP/GRPE sull'abrasione degli pneumatici sotto l'egida del WP.29 delle Nazioni Unite,*** e dispersa nell'ambiente;

Emendamento 43

Proposta di regolamento

Articolo 3 – comma 2 – punto 34

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

Emendamento 44

Proposta di regolamento

Articolo 3 – comma 2 – punto 36

Testo della Commissione	*Emendamento*
36) "funzione di controllo adattativo": sistema che regola il motore, i sistemi antinquinamento o altri parametri del veicolo al fine di migliorare il consumo di carburante o di energia e l'efficacia del sistema antinquinamento in base all'utilizzo previsto del veicolo;	***soppresso***

Emendamento 45

Proposta di regolamento

Articolo 3 – comma 2 – punto 38

Testo della Commissione	*Emendamento*
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;	38) "sistema di monitoraggio di bordo" o "OBM" (on-board monitoring): sistema installato a bordo di un veicolo in grado di ***monitorare le emissioni e 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 46

Proposta di regolamento

Articolo 3 – comma 2 – punto 39

Testo della Commissione	*Emendamento*
39) "dispositivo di monitoraggio a bordo del consumo di carburante e di energia" o "dispositivo OBFCM" (on-board fuel and energy consumption monitoring): qualsiasi software o hardware che rilevi e utilizzi i parametri del veicolo, del motore, del carburante o dell'energia elettrica e del carico utile/della massa per determinare e memorizzare nel veicolo i dati relativi al consumo di carburante e di energia e altri parametri rilevanti ai fini della determinazione del consumo di carburante o di energia e dell'efficienza energetica del veicolo;	39) "dispositivo di monitoraggio a bordo del consumo di carburante e di energia" o "dispositivo OBFCM" (on-board fuel and energy consumption monitoring): qualsiasi software o hardware che rilevi e utilizzi i parametri del veicolo, del motore, del carburante o dell'energia elettrica e del carico utile/della massa per determinare e memorizzare nel veicolo i dati relativi al consumo di carburante e di energia e altri parametri rilevanti ai fini della determinazione del consumo di carburante o di energia e dell'efficienza energetica del veicolo***, nonché ai fini dei controlli tecnici***;

Emendamento 47

Proposta di regolamento

Articolo 3 – comma 2 – punto 44

Testo della Commissione	*Emendamento*
44) "manomissione": l'inattivazione o la modifica da parte di operatori economici o di operatori indipendenti del motore, del dispositivo e del sistema antinquinamento del veicolo, del sistema di propulsione, della batteria di trazione, del contachilometri, dell'OBFCM o dell'OBD/OBM, compreso qualsiasi software o altro elemento logico di controllo di tali sistemi e dei relativi dati;	44) "manomissione": l'inattivazione o la modifica da parte di operatori economici o di operatori indipendenti del motore ***a combustione o elettrico***, del dispositivo e del sistema antinquinamento del veicolo, del sistema di propulsione, della batteria di trazione, del contachilometri, dell'OBFCM o dell'OBD/OBM, compreso qualsiasi software o altro elemento logico di controllo di tali sistemi e dei relativi dati;

Emendamento 48

Proposta di regolamento

Articolo 3 – comma 2 – punto 47 – parte introduttiva

Testo della Commissione	*Emendamento*
47) "costruttore di piccole serie": costruttore di meno di 10 000 veicoli a motore nuovi della categoria M_1 o di 22 000 veicoli a motore nuovi della categoria N_1 immatricolati nell'Unione per anno civile e che:	47) "costruttore di piccole serie": costruttore di meno di 10 000 veicoli a motore nuovi della categoria M_1 o di 22 000 veicoli a motore nuovi della categoria N_1 ***o di 600 veicoli a motore nuovi delle categorie M_2 e M_3 e di 6 900 veicoli a motore nuovi delle categorie N_2 e N_3 in totale,*** immatricolati nell'Unione per anno civile e che:

Emendamento 49

Proposta di regolamento

Articolo 3 – comma 2 – punto 63

Testo della Commissione	*Emendamento*
63) "potenza nominale" o "$P_{nominale}$": la potenza massima netta del motore ***elettrico o*** a combustione in kW;	63) "potenza nominale" o "$P_{nominale}$": la potenza massima netta del motore a combustione ***o elettrico*** in kW;

Emendamento 50

Proposta di regolamento

Articolo 3 – comma 2 – punto 65

Testo della Commissione	*Emendamento*
65) "batteria di trazione": sistema di batteria che immagazzina energia con lo scopo primario di fornire propulsione al veicolo;	65) "batteria di trazione": sistema di batteria che immagazzina energia con lo scopo primario di fornire propulsione al veicolo***, compreso il relativo sistema di gestione della batteria***;

Emendamento 51

Proposta di regolamento

Articolo 3 – comma 2 – punto 65 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	65 bis) "sistema di gestione delle batterie": un dispositivo elettronico che controlla o gestisce le funzioni elettriche e termiche di una batteria al fine di garantirne la sicurezza, le prestazioni e la durata di servizio, che gestisce e conserva i dati relativi ai parametri per determinare lo stato di salute e la durata di vita prevista delle batterie di cui all'allegato VII del regolamento (UE) 2023/1542 e che comunica con il veicolo in cui è incorporata la batteria o con un'infrastruttura di ricarica pubblica o privata;

Emendamento 52

Proposta di regolamento

Articolo 3 – comma 2 – punto 67

Testo della Commissione	*Emendamento*
67) "autonomia a zero emissioni": la distanza massima che un veicolo a emissioni zero può percorrere fino all'esaurimento della carica della batteria di trazione o del contenuto del serbatoio del carburante, che per i veicoli elettrici puri corrisponde all'autonomia elettrica;	67) "autonomia a zero emissioni": la distanza massima che un veicolo a emissioni zero ***o un veicolo in modalità a emissioni zero*** può percorrere fino all'esaurimento della carica della batteria di trazione o del contenuto del serbatoio del carburante, che per i veicoli elettrici puri corrisponde all'autonomia elettrica;

Emendamento 53

Proposta di regolamento

Articolo 3 – comma 2 – punto 71

Testo della Commissione	*Emendamento*
71) "passaporto ambientale del 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_2, il consumo di carburante, il consumo di energia, l'autonomia elettrica e la potenza del motore, la durabilità della batteria e altri*** valori ***correlati***;	71) "passaporto ambientale del veicolo" o "EVP" (environmental vehicle passport): una registrazione in formato cartaceo e digitale contenente ***tutte*** le informazioni ***necessarie per verificare i*** valori ***testati e quelli dichiarati dal costruttore durante l'omologazione***;

Emendamento 54

Proposta di regolamento

Articolo 3 – comma 2 – punto 72

Testo della Commissione	*Emendamento*
72) "sistema di avvertimento del conducente per le emissioni eccessive": sistema progettato, realizzato e installato in un veicolo per fornire all'utente informazioni sulle emissioni in eccesso e imporre le riparazioni del caso;	72) "sistema di avvertimento del conducente per le emissioni eccessive ***dallo scarico***": sistema progettato, realizzato e installato in un veicolo per fornire all'utente informazioni sulle emissioni in eccesso ***dallo scarico*** e imporre le riparazioni del caso;

Emendamento 55

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 mescola 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 56

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 57

Proposta di regolamento

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

Testo della Commissione	*Emendamento*
	78 bis) "pneumatico con aderenza sul ghiaccio": pneumatico invernale di classe C1 destinato a essere usato in condizioni di neve estreme, progettato anche per essere utilizzato su superfici stradali coperte da ghiaccio e che soddisfa le prescrizioni di cui al regolamento ONU n. 117;

Emendamento 58

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 1

Testo della Commissione	*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. 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.	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 di cui al presente regolamento,*** i costruttori garantiscono che i nuovi componenti o entità tecniche indipendenti, fra cui motori, batterie di trazione, sistemi di frenatura***, pneumatici*** 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 59

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 3 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
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.	In sede di verifica della conformità ai limiti di emissione dallo scarico, se la prova viene eseguita in ***una condizione*** di marcia ***estesa alla volta***, le emissioni vengono divise per il divisore per condizioni di marcia estese di cui all'allegato III.

Emendamento 60

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 3 – comma 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
Le emissioni durante la rigenerazione dei sistemi antinquinamento ***saranno*** incluse come media ponderata in base alla frequenza e alla durata degli eventi di rigenerazione.	Le emissioni durante la rigenerazione dei sistemi antinquinamento ***sono*** incluse come media ponderata in base alla frequenza e alla durata degli eventi di rigenerazione.

Emendamento 61

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
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.	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 ***alle condizioni di prova stabilite all'allegato III***.

Emendamento 62

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 6 – lettera a

Testo della Commissione	*Emendamento*
a) sistemi OBD in grado di rilevare i malfunzionamenti che determinano il superamento dei limiti prescritti per le emissioni, al fine di facilitare le riparazioni;	a) sistemi OBD in grado di rilevare i malfunzionamenti che determinano il superamento dei limiti prescritti per le emissioni ***dallo scarico o il malfunzionamento di altri componenti***, al fine di facilitare le riparazioni;

Emendamento 63

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 6 – lettera b

Testo della Commissione	*Emendamento*
b) sistemi OBM in grado di rilevare le emissioni superiori ai limiti dovute a malfunzionamenti, maggiore deterioramento o altre situazioni che aumentano le emissioni;	b) sistemi OBM in grado di rilevare le emissioni superiori ai limiti dovute a malfunzionamenti, maggiore deterioramento o altre situazioni che aumentano le emissioni ***entro l'intervallo di tolleranza delle misurazioni dell'OBM o della modalità a emissioni zero***;

Emendamento 64

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 6 – lettera d

Testo della Commissione	*Emendamento*
d) dispositivi di monitoraggio dello stato di salute della batteria di trazione ***e dei sistemi di emissione***;	d) dispositivi di monitoraggio dello stato di salute della batteria di trazione;

Emendamento 65

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 6 – lettera e

Testo della Commissione	*Emendamento*
e) sistemi di avvertimento del conducente per le emissioni eccessive;	e) sistemi di avvertimento del conducente per le emissioni eccessive ***dallo scarico***;

Emendamento 66

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 6 – lettera g

Testo della Commissione	*Emendamento*
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 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.	g) dispositivi che comunichino i dati generati dal veicolo***, unitamente al numero e alla variante di omologazione,*** utilizzati per la conformità al presente regolamento e i dati OBFCM, ai fini dei controlli tecnici periodici e dei controlli tecnici su strada via etere, 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***, nonché ai fini dell'erogazione di servizi di terzi all'utente del veicolo, allo scopo di migliorare l'uso del veicolo, limitarne il consumo di energia e le emissioni o prolungare la vita della batteria durante l'uso***.

Emendamento 67

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 7 – lettera d

Testo della Commissione	*Emendamento*
d) contachilometri;	(Non concerne la versione italiana)

Emendamento 68

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 7 – lettera e bis (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	e bis) motori elettrici e relative centraline;

Emendamento 69

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 7 – lettera e ter (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	e ter) sistemi di sicurezza del veicolo.

Emendamento 70

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 8

Testo della Commissione	*Emendamento*
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.	8. Il costruttore previene le possibilità di sfruttamento delle vulnerabilità di cui al paragrafo 7 ***nella massima misura possibile, sulla base delle migliori conoscenze disponibili al momento dell'omologazione***. Quando viene individuata una tale vulnerabilità, il costruttore ***adotta tutte le misure possibili, tenuto conto dello stato della tecnologia, per eliminarla***, mediante un aggiornamento del software o qualsiasi altro mezzo adeguato.

Emendamento 71

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	8 bis. I costruttori garantiscono agli operatori indipendenti l'accesso alle informazioni, agli strumenti e ai processi necessari per sviluppare ricambi compatibili che soddisfino i requisiti tecnici del costruttore nonché la possibilità di installare sul veicolo e attivare tali ricambi, compresi i componenti relativi all'OBM, nel rispetto delle misure antimanomissione attuate dal costruttore. ***Quando valutano la possibilità di non fornire informazioni, strumenti e processi essenziali per gli operatori indipendenti per motivi legati al contrasto delle manomissioni, i costruttori di veicoli dimostrano se il rifiuto di fornire le informazioni, gli strumenti e i processi in questione costituisca un mezzo proporzionato per rispondere ai pertinenti timori di manomissione. A tale riguardo, esaminano in particolare se siano sufficienti misure meno restrittive.***

Emendamento 72

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 10

Testo della Commissione	*Emendamento*
10. La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, regole dettagliate per le procedure, le prove e le metodologie di verifica della conformità alle prescrizioni dei paragrafi da 1 a 9. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 17, paragrafo 2.	***soppresso***

Emendamento 73

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
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 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.***	***soppresso***

Emendamento 74

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
2. La conformità di tali veicoli alle prescrizioni del paragrafo 1 è verificata rispetto ai valori dichiarati.	***soppresso***

Emendamento 75

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 3

Testo della Commissione	*Emendamento*
3. I costruttori possono designare i veicoli come "veicoli Euro 7A" quando tali veicoli sono dotati di funzioni di controllo adattativo. L'uso delle funzioni di controllo adattativo è dimostrato alle autorità di omologazione durante l'omologazione e verificato nel corso della durata di vita del veicolo come indicato nella tabella 1 dell'allegato IV.	***soppresso***

Emendamento 76

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
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 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.	***soppresso***

Emendamento 77

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 5

Testo della Commissione	*Emendamento*
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".	***soppresso***

Emendamento 78

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
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 N_1, 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".	***soppresso***

Emendamento 79

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
7. La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, regole dettagliate per le procedure, le prove e le metodologie di verifica della conformità alle prescrizioni dei paragrafi da 1 a 6. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 17, paragrafo 2.	***soppresso***

Emendamento 80

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 3

Testo della Commissione	*Emendamento*
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.	3. I costruttori garantiscono che ***la progettazione e la funzionalità dei*** dispositivi OBFCM, OBD e OBM e le misure antimanomissione di cui dispongono tali veicoli sono conformi alle disposizioni del presente regolamento ***e che tali misure non sono disattivate*** per tutto il tempo in cui il veicolo è in uso.

Emendamento 81

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
4. Le prescrizioni di cui ai ***punti*** da 1 a 3 si applicano ai veicoli per tutti i tipi di carburanti o di fonti energetiche con cui sono alimentati. Le stesse prescrizioni si applicano anche a tutte le entità tecniche indipendenti e a tutti i componenti destinati a tali veicoli.	4. Le prescrizioni di cui ai ***paragrafi*** da 1 a 3 si applicano ai veicoli per tutti i tipi di carburanti o di fonti energetiche con cui sono alimentati. Le stesse prescrizioni si applicano anche a tutte le entità tecniche indipendenti e a tutti i componenti destinati a tali veicoli.

Emendamento 82

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 6 – parte introduttiva

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

Emendamento 83

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 6 – lettera b

Testo della Commissione	*Emendamento*
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 ([55]), ([56]) ;	b) comunicare i dati riguardanti il comportamento del veicolo in relazione alle emissioni ***dallo scarico***, 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 ([55]), ([56]) ***, o al fine di individuare manomissioni ed erogare servizi da parte di terzi che assistano l'utente del veicolo nella riduzione delle emissioni in fase di utilizzo***;
([55]) 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).	([55]) 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).
([56]) 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).	([56]) 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 84

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 6 – lettera c

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

Emendamento 85

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 7

Testo della Commissione	*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.	7. I dispositivi OBFCM installati dal costruttore a bordo di tali veicoli sono in grado di comunicare ***tutti*** i dati ***pertinenti*** del veicolo ***imposti per legge*** che registrano***,*** attraverso la porta OBD e via etere***, conformemente alle disposizioni di cui al regolamento (UE) 2016/679***.

Emendamento 86

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 8

Testo della Commissione	*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, 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.	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 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 ***e la Commissione*** in merito alla non conformità fornendo dettagli adeguati.

Emendamento 87

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 9

Testo della Commissione	*Emendamento*
9. La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, regole dettagliate per le prescrizioni, le prove, i metodi e le misure correttive riguardanti gli obblighi di cui ai paragrafi da 1 a 8. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 17, paragrafo 2.	***soppresso***

Emendamento 88

Proposta di regolamento

Articolo 7 – paragrafo 2

Testo della Commissione	*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_2, 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.***	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_2, 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.

Emendamento 89

Proposta di regolamento

Articolo 7 – paragrafo 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
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.	4. I costruttori emettono il passaporto ambientale del veicolo (EVP) per ogni veicolo***, che deve essere comunicato al punto vendita insieme al veicolo stesso,*** e lo consegnano all'acquirente del veicolo, 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 90

Proposta di regolamento

Articolo 7 – paragrafo 5

Testo della Commissione	*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***, 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***.	5. ***I costruttori rilasciano un EVP aggiornato dopo i controlli di*** conformità in servizio***, indicando i valori aggiornati delle informazioni di cui all'articolo 3, punto 71), del presente regolamento. In conformità al regolamento 2018/858 e alla direttiva 2014/45/UE, i costruttori consentono alle autorità competenti e ai centri di prova di aggiornare l'EVP con dati accurati provenienti dalla porta OBD e dal dispositivo OBFCM del veicolo***.

Emendamento 91

Proposta di regolamento

Articolo 7 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Articolo 7 bis ***Disposizioni specifiche relative all'abrasione degli pneumatici dei veicoli*** ***A seguito della pubblicazione delle pertinenti disposizioni uniformi nel WP29 delle Nazioni Unite, la Commissione adotta atti delegati, conformemente all'articolo 16, che integrano il presente regolamento stabilendo i metodi di misurazione delle emissioni prodotte dall'abrasione e i limiti per categoria di pneumatici ai fini dell'omologazione, in linea con le disposizioni uniformi e le deroghe che saranno stabilite nel WP29 delle Nazioni Unite per l'omologazione degli pneumatici con riguardo all'omologazione in relazione alle emissioni prodotte dalla loro abrasione.*** ***Nel caso in cui non siano state stabilite disposizioni uniformi nel WP29 delle Nazioni Unite entro il 30 giugno 2026 per gli pneumatici di classe C1 ed entro il 31 dicembre 2035 per gli pneumatici di classe C2 e C3, la Commissione effettua un riesame e, se del caso, elabora un metodo per misurare l'abrasione degli pneumatici e definisce i limiti di abrasione per gli pneumatici sulla base di altri metodi all'avanguardia esistenti. A seguito di tale riesame e se opportuno, la Commissione adotta, entro il 30 ottobre 2026, atti delegati conformemente all'articolo 16 in cui specifica tali metodi e definisce i limiti di emissioni prodotte dall'abrasione per categoria di pneumatici.***

Emendamento 92

Proposta di regolamento

Articolo 8 – titolo

Testo della Commissione	*Emendamento*
Regole speciali per i costruttori di piccole serie	Regole speciali per i costruttori di piccole ***e piccolissime*** serie

Emendamento 93

Proposta di regolamento

Articolo 8 – paragrafo 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
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.	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 94

Proposta di regolamento

Articolo 8 – paragrafo 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
2. I costruttori di piccolissime serie rispettano i limiti di emissione di cui all'allegato I nel contesto di prove di laboratorio basate su cicli ***casuali*** di guida in condizioni reali ai fini della conformità in servizio e della vigilanza del mercato.	2. I costruttori di piccolissime serie rispettano i limiti di emissione di cui all'allegato I nel contesto di prove di laboratorio basate su cicli di guida in condizioni reali ***statisticamente rilevanti*** ai fini della conformità in servizio e della vigilanza del mercato.

Emendamento 95

Proposta di regolamento

Articolo 9 – titolo

Testo della Commissione	*Emendamento*
Regole speciali per ***i veicoli omologati*** in più fasi	Regole speciali per ***l'omologazione di veicoli*** in più fasi

Emendamento 96

Proposta di regolamento

Articolo 9 – paragrafo 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
1. ***Nell'ambito delle omologazioni*** in più fasi***, i costruttori della seconda fase o di fasi successive sono responsabili 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***.	1. ***Le disposizioni specifiche di cui all'allegato V — tabelle 3, 4 e 5 si applicano ai veicoli omologati*** in più fasi.

Emendamento 97

Proposta di regolamento

Articolo 9 – paragrafo 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
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_2 di tali veicoli. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 17, paragrafo 2.	***soppresso***

Emendamento 98

Proposta di regolamento

Articolo 10 – paragrafo 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
1. Le autorità nazionali di omologazione mettono in atto misure per il rilascio di omologazioni in relazione alle emissioni per tipi di veicoli, componenti ed entità tecniche indipendenti e per l'esecuzione di prove, controlli e verifiche al fine di verificare se i costruttori soddisfano le prescrizioni di conformità della produzione e di conformità in servizio ai sensi dell'allegato V.	1. Le autorità nazionali di omologazione mettono in atto misure per il rilascio di omologazioni in relazione alle emissioni per tipi di veicoli, ***sistemi,*** componenti ed entità tecniche indipendenti e per l'esecuzione di prove, controlli e verifiche al fine di verificare se i costruttori soddisfano le prescrizioni di conformità della produzione e di conformità in servizio ai sensi dell'allegato V.

Emendamento 99

Proposta di regolamento

Articolo 10 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	2 bis. A seguito di prove e controlli, le autorità nazionali e i centri di prova aggiornano il passaporto ambientale del veicolo (EVP) con i valori aggiornati delle informazioni di cui all'articolo 3, punto 71.

Emendamento 100

Proposta di regolamento

Articolo 10 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	3 bis. A decorrere da 24 mesi dall'entrata in vigore di tutta la legislazione derivata pertinente e in base alle disposizioni specifiche per i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti, le autorità nazionali di omologazione, per motivi connessi alle emissioni di CO_2 e di inquinanti, al consumo di carburante e di energia elettrica o alla durabilità della batteria, nel caso di nuovi tipi di veicoli M_1 e N_1, si rifiutano di rilasciare l'omologazione UE o nazionale in relazione alle emissioni in caso di non conformità al presente regolamento.

Emendamento 101

Proposta di regolamento

Articolo 10 – paragrafo 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
4. A decorrere ***dal 1° luglio 2025***, nel caso dei veicoli nuovi M_1 e N_1 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_2 e di inquinanti, al consumo di carburante e di energia o alla durabilità della batteria.	4. A decorrere ***da 36 mesi dall'entrata in vigore di tutta la legislazione derivata pertinente e in base alle disposizioni specifiche per i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti***, nel caso dei veicoli nuovi M_1 e N_1 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_2 e di inquinanti, al consumo di carburante e di energia o alla durabilità della batteria.

Emendamento 102

Proposta di regolamento

Articolo 10 – paragrafo 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	4 bis. A decorrere da 48 mesi dall'entrata in vigore di tutta la legislazione derivata pertinente e in base alle disposizioni specifiche per i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti, le autorità nazionali di omologazione, per motivi connessi alle emissioni di CO_2 e di inquinanti, al consumo di carburante e di energia elettrica, all'efficienza energetica o alla durabilità della batteria, nel caso di nuovi tipi di veicoli M_2, M_3, N_2 e N_3 e di nuovi rimorchi O_3 e O_4, si rifiutano di rilasciare l'omologazione UE o nazionale in relazione alle emissioni in caso di non conformità al presente regolamento.

Emendamento 103

Proposta di regolamento

Articolo 10 – paragrafo 5

Testo della Commissione	*Emendamento*
5. A decorrere ***dal 1° luglio 2027***, nel caso dei veicoli nuovi M_2, M_3, N_2 e N_3 e dei rimorchi nuovi O_3 e O_4 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_2 e di inquinanti, al consumo di carburante e di energia, all'efficienza energetica o alla durabilità della batteria.	5. A decorrere ***da 60 mesi dall'entrata in vigore di tutta la legislazione derivata pertinente e in base alle disposizioni specifiche per i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti***, nel caso dei veicoli nuovi M_2, M_3, N_2 e N_3 e dei rimorchi nuovi O_3 e O_4 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 ***motori,*** veicoli ***o rimorchi*** per motivi connessi alle emissioni di CO_2 e di inquinanti, al consumo di carburante e di energia, all'efficienza energetica o alla durabilità della batteria.

Emendamento 104

Proposta di regolamento

Articolo 10 – paragrafo 8

Testo della Commissione	*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.	***soppresso***

Emendamento 105

Proposta di regolamento

Articolo 11 – paragrafo 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
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 sistema, il componente o l'entità tecnica indipendente in questione non è di tipo omologato in conformità al presente regolamento.	1. A decorrere ***da 24 mesi dall'entrata in vigore di tutta la legislazione derivata pertinente***, la vendita o l'installazione di un sistema, di un componente o di un'entità tecnica indipendente destinata a essere installata su un veicolo M1 o N1 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 106

Proposta di regolamento

Articolo 11 – paragrafo 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
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_2, M_3, N_2 o N_3 ***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.	2. A decorrere ***da 48 mesi dall'entrata in vigore di tutta la legislazione derivata pertinente***, 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_2, M_3, N_2 o N_3 ***e su rimorchi O_3 e O_4 omologati*** 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 107

Proposta di regolamento

Articolo 11 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	3 bis. A decorrere da 12 mesi dall'adozione dell'atto delegato relativo all'omologazione degli pneumatici C1 per quanto riguarda i limiti delle emissioni prodotte dall'abrasione a norma dell'articolo 7 bis, le autorità nazionali rilasciano l'omologazione UE di componenti o entità tecniche indipendenti solo per i nuovi tipi di pneumatici conformi al presente regolamento e rifiutano di rilasciare l'omologazione UE per i nuovi tipi di pneumatici non conformi al presente regolamento. ***A decorrere da 36 mesi dall'adozione dell'atto delegato concernente l'omologazione degli pneumatici C1 in relazione all'allineamento delle emissioni prodotte dall'abrasione a norma dell'articolo 7 bis, le autorità nazionali si rifiutano di rilasciare l'omologazione per gli pneumatici C1 di nuova costruzione non conformi al presente regolamento. Gli pneumatici C1 costruiti prima della data di entrata in vigore indicata nel presente comma e non conformi alle prescrizioni del presente regolamento e alle relative misure di esecuzione possono essere venduti per un periodo non superiore a 30 mesi.***

Emendamento 108

Proposta di regolamento

Articolo 12 – paragrafo 1 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	La manomissione che provoca emissioni superiori ai limiti stabiliti nell'allegato 1 rende il veicolo non più conforme al presente regolamento.

Emendamento 109

Proposta di regolamento

Articolo 12 – paragrafo 1 – comma 1 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	La non conformità derivante da manomissioni dà luogo all'adozione di opportune misure correttive, compresi richiami, e sanzioni finanziarie efficaci, proporzionate e dissuasive da parte delle autorità nazionali competenti.

Emendamento 110

Proposta di regolamento

Articolo 12 – paragrafo 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
2. In sede di controlli di conformità in servizio o di vigilanza del mercato, le autorità nazionali verificano se i costruttori dei veicoli hanno installato correttamente i sistemi di avvertimento del conducente per le emissioni eccessive e per il livello basso del reagente e se i veicoli possono essere manomessi.	2. In sede di controlli di conformità in servizio o di vigilanza del mercato, le autorità nazionali verificano ***la qualità del reagente utilizzato,*** se i costruttori dei veicoli hanno installato correttamente i sistemi di avvertimento del conducente per le emissioni eccessive e per il livello basso del reagente e se i veicoli possono essere manomessi.

Emendamento 111

Proposta di regolamento

Articolo 13 – paragrafo 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
1. A norma dell'articolo 9 e dell'articolo 13, paragrafo 10, del regolamento (UE) 2018/858, la Commissione o terzi ***possono eseguire*** i controlli di conformità in servizio e di vigilanza del mercato di cui alle tabelle 2, 4, 6, 8 e 10 dell'allegato V, al fine di verificare la conformità di veicoli, componenti ed entità tecniche indipendenti al presente regolamento.	1. A norma dell'articolo 9 e dell'articolo 13, paragrafo 10, del regolamento (UE) 2018/858, la Commissione o terzi ***eseguono*** i controlli di conformità in servizio e di vigilanza del mercato di cui alle tabelle 2, 4, 6, 8 e 10 dell'allegato V, al fine di verificare la conformità di veicoli, componenti ed entità tecniche indipendenti al presente regolamento.

Emendamento 112

Proposta di regolamento

Articolo 13 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	2 bis. La Commissione sorveglia costantemente la situazione a livello dell'Unione al fine di individuare pratiche di elusione e non conformità. Qualora si riscontrino violazioni della conformità, la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio e fa seguito con una proposta legislativa, se del caso, per affrontare ed eliminare i rischi di tale non conformità.

Emendamento 113

Proposta di regolamento

Articolo 14 – paragrafo 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
2. Le prove per la dimostrazione della conformità alle prescrizioni ***dell'articolo 4*** sono applicate dai costruttori e dalle autorità nazionali come specificato nell'allegato V. Le prove per la dimostrazione della conformità alle prescrizioni ***dell'articolo 4*** possono essere applicate dalla Commissione e da terzi anche come specificato nell'allegato V.	2. Le prove per la dimostrazione della conformità alle prescrizioni ***del presente regolamento*** sono applicate dai costruttori e dalle autorità nazionali come specificato nell'allegato V. Le prove per la dimostrazione della conformità alle prescrizioni ***del presente regolamento*** possono essere applicate dalla Commissione e da terzi anche come specificato nell'allegato V.

Emendamento 114

Proposta di regolamento

Articolo 14 – paragrafo 3 – parte introduttiva

Testo della Commissione	*Emendamento*
3. La Commissione adotta atti di esecuzione per tutte le fasi dell'omologazione in relazione alle emissioni, fra cui la verifica della conformità della produzione e della conformità in servizio e la vigilanza del mercato, riguardanti ***le procedure e le prove per l'omologazione in relazione alle emissioni, le metodologie di prova,*** le disposizioni amministrative, la modifica e l'estensione delle omologazioni in relazione alle emissioni, l'accesso ai dati, le prescrizioni in materia di documentazione e i modelli per tutti i seguenti aspetti:	3. La Commissione adotta atti di esecuzione per tutte le fasi dell'omologazione in relazione alle emissioni, fra cui la verifica della conformità della produzione e della conformità in servizio e la vigilanza del mercato, riguardanti le disposizioni amministrative, la modifica e l'estensione delle omologazioni in relazione alle emissioni, l'accesso ai dati, le prescrizioni in materia di documentazione e i modelli per tutti i seguenti aspetti:

Emendamento 115

Proposta di regolamento

Articolo 14 – paragrafo 3 – lettera d bis (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	d bis) sistemi di avvertimento del conducente per le emissioni eccessive;

Emendamento 116

Proposta di regolamento

Articolo 14 – paragrafo 3 – lettera d ter (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	d ter) sistemi di avvertimento del conducente per il livello di reagente basso;

Emendamento 117

Proposta di regolamento

Articolo 14 – paragrafo 3 – lettera e

Testo della Commissione	*Emendamento*
e) sistemi antimanomissione, di sicurezza e di cibersicurezza;	e) sistemi antimanomissione, ***che tengano conto delle esigenze del mercato post-vendita e della fornitura a operatori indipendenti di tutte le informazioni, gli strumenti e i processi necessari per lo sviluppo e l'installazione di parti di ricambio, e sistemi*** di sicurezza e di cibersicurezza;

Emendamento 118

Proposta di regolamento

Articolo 14 – paragrafo 3 – lettera g

Testo della Commissione	*Emendamento*
g) tipi di impianti di frenatura e relativi ricambi;	g) tipi di impianti di frenatura e relativi ricambi ***in relazione alle emissioni di particolato per tutte le categorie di veicoli, tenendo conto anche di altri sistemi a bordo del veicolo che contribuiscono a frenare i veicoli***;

Emendamento 119

Proposta di regolamento

Articolo 14 – paragrafo 3 – lettera g bis (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	g bis) tipi di impianti di frenatura e relativi ricambi da installare a posteriori sui veicoli già immessi sul mercato al fine di ridurre in misura significativa le emissioni dai freni;

Emendamento 120

Proposta di regolamento

Articolo 14 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	3 bis. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 16 per quanto riguarda le procedure e le prove per l'omologazione in relazione alle emissioni e le metodologie di prova per tutte le fasi dell'omologazione in relazione alle emissioni, fra cui la verifica della conformità in servizio e della conformità della produzione e la vigilanza del mercato, con l'obiettivo di stabilire quanto segue: ***a) tipi di veicoli M_1 e N_1;*** ***b) tipi di veicoli M_2, M_3, N_2 e N_3;*** ***c) motori utilizzati nei tipi di veicoli M_2, M_3, N_2 e N_3;*** ***d) sistemi OBM/OBD;*** ***d bis) sistemi di avvertimento del conducente per le emissioni eccessive;*** ***d ter) sistemi di avvertimento del conducente per il livello di reagente basso;*** ***e) sistemi antimanomissione, che tengano conto delle esigenze del mercato post-vendita e della fornitura a operatori indipendenti di tutte le informazioni, gli strumenti e i processi necessari per lo sviluppo e l'installazione di parti di ricambio, e sistemi di sicurezza e di cibersicurezza;*** ***f) tipi di sistemi antinquinamento di ricambio e relative parti;*** ***g) tipi di impianti di frenatura e relativi ricambi;***

Testo della Commissione	*Emendamento*
	g bis) tipi di impianti di frenatura e relativi ricambi da installare a posteriori sui veicoli già immessi sul mercato al fine di ridurre in misura significativa le emissioni dai freni;
	h) tipi di pneumatici relativamente alla loro abrasione;
	i) tipi di veicoli M_1 e N_1;
	j) determinazione delle emissioni di CO_2, del consumo di carburante e di energia, dell'autonomia elettrica e della potenza del motore per i veicoli M_1 e N_1 e disposizioni per l'OBFCM;
	k) determinazione delle emissioni di CO2, del consumo di carburante e di energia, dell'autonomia a zero emissioni, dell'autonomia elettrica e della potenza del motore per i veicoli M_2, M_3, N_2 e N_3, determinazione dell'efficienza energetica dei rimorchi O_3 e O_4 e disposizioni per l'OBFCM.

Emendamento 121

Proposta di regolamento

Articolo 14 – paragrafo 4 – comma 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione	*Emendamento*
Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti ***di esecuzione*** per tutte le fasi dell'omologazione in relazione alle emissioni, fra cui la verifica della conformità in servizio e della conformità della produzione e la vigilanza del mercato, con l'obiettivo di stabilire quanto segue:	Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti ***delegati*** per tutte le fasi dell'omologazione in relazione alle emissioni, fra cui la verifica della conformità in servizio e della conformità della produzione e la vigilanza del mercato, con l'obiettivo di stabilire quanto segue:

Emendamento 122

Proposta di regolamento

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

Testo della Commissione	*Emendamento*
	b bis) i metodi di omologazione applicabili alle tecnologie ibride dei veicoli delle categorie M_2, M_3, N_2 e N_3;

Emendamento 123

Proposta di regolamento

Articolo 14 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera g

Testo della Commissione	*Emendamento*
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;	g) i metodi per la misurazione delle emissioni di particolato dai freni, compresi i metodi per i veicoli ***M_2, M_3, N_2 e N_3***, le emissioni effettive di particolato dai freni durante la marcia e la frenata rigenerativa;

Emendamento 124

Proposta di regolamento

Articolo 14 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera j

Testo della Commissione	*Emendamento*
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;	j) ***le caratteristiche e prestazioni dei*** dispositivi OBFCM ***e dei*** 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 125

Proposta di regolamento

Articolo 14 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera l

Testo della Commissione	*Emendamento*
l) i metodi per valutare il corretto funzionamento, l'efficacia, la rigenerazione e la durabilità dei sistemi antinquinamento originali e di ricambio;	l) i metodi ***e le prescrizioni*** per valutare il corretto funzionamento, l'efficacia, la rigenerazione e la durabilità dei sistemi antinquinamento originali e di ricambio ***e la qualità dei reagenti***;

Emendamento 126

Proposta di regolamento

Articolo 14 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera o

Testo della Commissione	*Emendamento*
o) i metodi per il controllo del funzionamento corretto dei tipi di veicoli ***omologati nel contesto delle designazioni di cui all'articolo 5***;	o) i metodi per il controllo del funzionamento corretto dei tipi di veicoli;

Emendamento 127

Proposta di regolamento

Articolo 14 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera p

Testo della Commissione	*Emendamento*
p) i controlli della conformità alle ***disposizioni dell'articolo 9, paragrafo 1, e le*** procedure di prova per i veicoli omologati in più fasi;	p) i controlli della conformità alle procedure di prova per i veicoli omologati in più fasi;

Emendamento 128

Proposta di regolamento

Articolo 14 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera s

Testo della Commissione	*Emendamento*
s) i metodi per verificare l'assenza di impianti e strategie di manipolazione;	s) i metodi per verificare l'assenza di impianti e strategie di manipolazione ***e per riprendere nel presente regolamento le prescrizioni di cui all'articolo 5, articolo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007 e all'articolo 5, paragrafo 11, del regolamento (UE) 2017/1151 applicabili ai veicoli di categoria M_1 e N_1, e di cui al regolamento UNECE n. 49, revisione 6, allegato 10, punto 5.1.2, applicabili ai veicoli di categoria M_2, M_3, N_2 e N_3***;

Emendamento 129

Proposta di regolamento

Articolo 14 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera t

Testo della Commissione	*Emendamento*
t) i metodi di misurazione dell'abrasione degli pneumatici;	***soppresso***

Emendamento 130

Proposta di regolamento

Articolo 14 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera v

Testo della Commissione	*Emendamento*
v) le prescrizioni amministrative e la documentazione per l'omologazione in relazione alle emissioni;	v) le prescrizioni amministrative e la documentazione per l'omologazione in relazione alle emissioni ***e per l'esecuzione di prove, controlli e ispezioni ai fini della verifica della conformità***;

Emendamento 131

Proposta di regolamento

Articolo 14 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera w

Testo della Commissione	*Emendamento*
w) gli eventuali obblighi di comunicazione.	w) gli eventuali obblighi ***in materia di formato e*** di comunicazione ***dei dati;***

Emendamento 132

Proposta di regolamento

Articolo 14 – paragrafo 4 – comma 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 17, paragrafo 2.	5. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 17, paragrafo 2. ***Gli atti di esecuzione di cui al paragrafo 3, lettere da a) a f) e da i) a k), e gli atti delegati di cui al paragrafo 3 bis, lettere da a) a f) e da i) a k), e al paragrafo 4, lettere da a) a f) e da j) a w), sono adottati entro ... [12 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento].*** ***Gli atti di esecuzione di cui al paragrafo 3, lettere da g) a h), e gli atti delegati di cui al paragrafo 3 bis, lettere da g) a h), e al paragrafo 4, lettere da g) a i), sono adottati senza indebito ritardo dopo la pubblicazione delle pertinenti disposizioni uniformi del WP29 delle Nazioni Unite.***

Emendamento 133

Proposta di regolamento

Articolo 15 – paragrafo 1 – parte introduttiva

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:	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 ***il presente regolamento come*** segue:

Emendamento 134

Proposta di regolamento

Articolo 15 – paragrafo 1 – lettera a

Testo della Commissione	*Emendamento*
a) l'allegato III, per quanto concerne le condizioni di prova per i veicoli M_2, M_3, N_2, N_3, sulla base dei dati raccolti nell'ambito delle prove sui veicoli Euro 7;	a) l'allegato III, ***tabella 2,*** per quanto concerne le condizioni di prova per i veicoli M_2, M_3, N_2, N_3, sulla base dei dati raccolti nell'ambito delle prove sui veicoli Euro 7;

Emendamento 135

Proposta di regolamento

Articolo 15 – paragrafo 1 – lettera b

Testo della Commissione	*Emendamento*
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;	b) l'allegato III, ***tabelle 4 e 5,*** per quanto concerne le condizioni di prova, sulla base dei dati raccolti nell'ambito delle prove sui freni o sugli pneumatici Euro 7;

Emendamento 136

Proposta di regolamento

Articolo 15 – paragrafo 1 – lettera d

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

Emendamento 137

Proposta di regolamento

Articolo 15 – paragrafo 2 – lettera c bis (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	c bis) se del caso, stabilendo limiti di abrasione per i tipi di pneumatici di cui all'allegato I qualora non siano state stabilite disposizioni uniformi nel WP29 delle Nazioni Unite prima del termine pertinente di cui all'articolo 7 bis;

Emendamento 138

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_2,*** M_3, N_2 e N_3 e di una relazione ***sulla*** durabilità dei veicoli pesanti presentata al Parlamento europeo e al Consiglio;	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_3, N_2 e N_3 e ***delle conclusioni*** di una relazione ***di valutazione della*** durabilità dei veicoli pesanti ***per quanto riguarda le emissioni*** presentata al Parlamento europeo e al Consiglio;

Emendamento 139

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_2, M_3, N_2 e N_3 ai sensi dell'articolo 3 e dell'articolo 8 del presente regolamento.	e) stabilendo regole speciali per i costruttori di piccole serie per le categorie di veicoli M_2, M_3, N_2 e N_3 ai sensi dell'articolo 3 e dell'articolo 8 del presente regolamento.

Emendamento 140

Proposta di regolamento

Articolo 15 – paragrafo 2 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	La Commissione adotta gli atti delegati di cui alle lettere da a) a c) senza indebito ritardo in seguito alla pubblicazione delle pertinenti disposizioni uniformi del WP29 delle Nazioni Unite. Qualora tali disposizioni uniformi non siano definite nel WP29 delle Nazioni Unite entro il 30 giugno 2026 per gli pneumatici di classe C_1 ed entro il 31 dicembre 2035 per gli pneumatici di classe C_2 e C_3, si applica l'articolo 7 bis del presente regolamento.

Emendamento 141

Proposta di regolamento

Articolo 16 – paragrafo 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 15 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal ... [OP inserire la data = data di entrata in vigore del presente regolamento]. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.	2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo ***14, paragrafi 3 bis e 4, e all'articolo*** 15 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal ... [OP inserire la data = data di entrata in vigore del presente regolamento]. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

Emendamento 142

Proposta di regolamento

Articolo 16 – paragrafo 3

Testo della Commissione	*Emendamento*
3. La delega di potere di cui all'articolo 15 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.	3. La delega di potere di cui all'articolo ***14, paragrafi 3 bis e 4, e all'articolo*** 15 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

Emendamento 143

Proposta di regolamento

Articolo 16 – paragrafo 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 15 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.	6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo ***14, paragrafi 3 bis e 4, e all'articolo*** 15 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Emendamento 242

Proposta di regolamento

Articolo 16 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Articolo 16 bis
	Reclami motivati di persone fisiche o giuridiche
	1. Qualsiasi persona fisica o giuridica ha il diritto di presentare, individualmente o in associazione, reclami motivati alle autorità nazionali di vigilanza del mercato se ha motivo di ritenere che uno o più fabbricanti, operatori economici od operatori autonomi non rispettino il presente regolamento.
	2. Ove lo richiedano le persone che presentano reclami motivati, le autorità di vigilanza del mercato adottano le misure necessarie per garantire un'idonea tutela dell'identità delle citale persone e delle loro informazioni personali che, se divulgate, nuocerebbero alle persone in questione.
	3. Le autorità nazionali di vigilanza del mercato procedono senza indebito ritardo a una valutazione diligente e imparziale dei reclami motivati, tra cui la fondatezza dei reclami stessi, e adottano i provvedimenti necessari, inclusa l'esecuzione di controlli e valutazioni a norma degli articoli 8 e 51 del regolamento (CE) 2018/858, allo scopo di individuare la potenziale inosservanza del presente regolamento e, se del caso, l'obbligo di misure correttive o l'adozione di idonee misure restrittive di cui all'articolo 52 del regolamento (CE) 2018/858.
	4. Entro tre mesi l'autorità nazionale di vigilanza del mercato informa le persone fisiche o giuridiche di cui al paragrafo 1 della sua decisione di accogliere o respingere la richiesta di intervento e delle eventuali misure che intende adottare per rispondere alle preoccupazioni sollevate nel reclamo motivato, giustificando la decisione adottata e le misure proposte.

Emendamento 144

Proposta di regolamento

Articolo 18 – paragrafo 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
2. Entro il 1° settembre 2031, sulla scorta delle informazioni fornite ai sensi del paragrafo 1, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione di valutazione in merito all'applicazione del presente regolamento.	2. Entro il 1° settembre 2031, sulla scorta delle informazioni fornite ai sensi del paragrafo 1, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione di valutazione in merito all'applicazione del presente regolamento***, compresa una valutazione delle riduzioni delle emissioni dallo scarico e da altre fonti ottenute e una valutazione del suo contributo al conseguimento delle norme in materia di inquinamento atmosferico di cui alla [proposta di rifusione XXX della direttiva sulla qualità dell'aria ambiente]***.

Emendamenti 181 e 192

Proposta di regolamento

Articolo 18 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	2 bis. Entro il 31 dicembre 2025 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione in cui sono valutate le prestazioni di durabilità dei veicoli pesanti per quanto riguarda le emissioni.

Emendamento 146

Proposta di regolamento

Articolo 19 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Il regolamento (CE) n. 715/2007 è abrogato a decorrere dal 1° luglio ***2025***.	Il regolamento (CE) n. 715/2007 è abrogato a decorrere dal 1° luglio ***2030***.

Emendamento 147

Proposta di regolamento

Articolo 19 – comma 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
Il regolamento (CE) n. 595/2009 è abrogato a decorrere dal 1° luglio ***2027***.	Il regolamento (CE) n. 595/2009 è abrogato a decorrere dal 1° luglio ***2031***.

Emendamento 148

Proposta di regolamento

Articolo 20 – comma 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
Si applica a decorrere ***dal 1° luglio 2025*** ai veicoli M_1 e N_1 e alle entità tecniche indipendenti e ai componenti destinati a tali veicoli, e a decorrere ***dal 1° luglio 2027*** ai veicoli M_2, M_3, N_2 e N_3 e alle entità tecniche indipendenti e ai componenti destinati a tali veicoli, nonché ai rimorchi O_3 e O_4.	Si applica a decorrere ***da 24 mesi dopo l'entrata in vigore di tutto il diritto derivato pertinente*** ai ***nuovi tipi di*** veicoli M_1 e N_1 e alle entità tecniche indipendenti e ai componenti destinati a tali veicoli, e a decorrere ***da 36 mesi dopo l'entrata in vigore di tutto il diritto derivato pertinente ai nuovi veicoli M_1 e N_1 alle entità tecniche indipendenti e ai componenti destinati a tali veicoli.*** ***Si applica a decorrere da 48 mesi dopo l'entrata in vigore di tutto il diritto derivato pertinente ai veicoli M_2, M_3, N_2 e N_3 e alle entità tecniche indipendenti e ai componenti destinati a tali veicoli, nonché ai rimorchi O_3 e O_4, e a decorrere da 60 mesi dopo l'entrata in vigore di tutto il diritto derivato pertinente*** ai ***nuovi*** veicoli M_2, M_3, N_2 e N_3 e alle entità tecniche indipendenti e ai componenti destinati a tali veicoli, nonché ai rimorchi O_3 e O_4.

Emendamento 149

Proposta di regolamento

Articolo 20 – comma 3

Testo della Commissione	*Emendamento*
Si applica a decorrere dal 1° luglio 2030 ai veicoli M_1 e N_1 prodotti da costruttori di piccole serie.	Si applica a decorrere dal 1° luglio 2030 ai veicoli M_1 e N_1 prodotti da costruttori di piccole serie ***e dal 1º luglio 2031 ai veicoli M_2, M_3, N_2 e N_3 prodotti da costruttori di piccole serie***.

Emendamento 150

Proposta di regolamento

Allegato I – tabella 1

Testo della Commissione

Tabella 1: limiti di emissione dallo scarico Euro 7 per veicoli M_1 e N_1 con motore a combustione interna

Emissioni inquinanti	Veicoli M_1 ***e N_1***	Solo per i veicoli N_1 con rapporto potenza/massa ([1]) ***inferiore a 35 kW/t***	Bilancio delle emissioni per tutti i viaggi inferiori a 10 km per i veicoli M_1 e N_1	Bilancio delle emissioni per tutti i viaggi inferiori a 10 km solo per i veicoli N_1 ***con rapporto potenza/massa inferiore a 35 kW/t***
	per km	per km	per viaggio	per viaggio
NO_x in mg	60	75	600	750
PM in mg	4,5	4,5	45	45
PN_{10} in #	6×10^{11}	6×10^{11}	6×10^{12}	6×10^{12}
CO in mg	500	630	5 000	6 300
THC in mg	100	130	1 000	1 300
NMHC in mg	68	90	680	900
NH_3 in mg	20	20	200	200

([1]) 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.

Emendamento

Tabella 1: limiti di emissione dallo scarico Euro 7 per veicoli M_1 e N_1 con motore a combustione interna

	Veicoli M_1	***Veicoli N_1 (classe I)***	Veicoli N_1 (classe II)	***Veicoli N_1 (classe III)***	Bilancio delle emissioni per tutti i viaggi inferiori a 10 km per i veicoli M_1 e N_1	***Bilancio delle emissioni per tutti i viaggi inferiori a 10 km per i veicoli N_1 (classe I)***	Bilancio delle emissioni per tutti i viaggi inferiori a 10 km solo per i veicoli N_1 ***(classe II)***	***Bilancio delle emissioni per tutti i viaggi inferiori a 10 km solo per i veicoli N_1 (classe III)***
Massa in ordine di marcia (MRO), in kg	-	***Per i veicoli N_1 con MRO ≤ 1 280***	***Per i veicoli N_1 con 1 280 < MRO ≤ 1 735***	***Per i veicoli N_1 con 1 735 < MRO***	-	***Per i veicoli N_1 con MRO ≤ 1 280***	***Per i veicoli N_1 con 1 280 < MRO ≤ 1 735***	***Per i veicoli N_1 con 1735 < MRO***
Emissioni inquinanti	per km	***per km***	per km	***per km***	per viaggio	per viaggio	per viaggio	per viaggio
NO_x in mg	60	***60***	75	***82***	600	***600***	750	***820***
PM in mg	4,5	***4,5***	4,5	***4,5***	45	***45***	45	***45***
PN_{10} in #	6×10^{11}	***6×10^{11}***	6×10^{11}	***6×10^{11}***	6×10^{12}	***6×10^{12}***	6×10^{12}	***6×10^{12}***
CO in mg	500	***500***	630	***740***	5 000	***5 000***	6 300	***7 400***
THC in mg	100	***100***	130	***160***	1 000	***1 000***	1 300	***1 600***
NMHC in mg	68	***68***	90	***108***	680	***680***	900	***1 080***
NH_3 in mg	20	***20***	20	***20***	200	***200***	200	***200***

Emendamento 151

Proposta di regolamento

Allegato I – tabella 2

Testo della Commissione

Tabella 2: limiti di emissione dallo scarico Euro 7 per i veicoli M_2, M_3, N_2 e N_3 con motore a combustione interna e per i motori a combustione interna utilizzati in tali veicoli

Emissioni inquinanti	***Emissioni a freddo*** (1)	***Emissioni a caldo*** (2)	***Bilancio delle emissioni per tutti i viaggi di durata inferiore a 3*WHTC***	***Limiti di emissione al minimo facoltativi*** (3)
	per kWh	*per kWh*	***per kWh***	***per ora***
NO_x in mg	***350***	***90***	***150***	***5 000***
PM in mg	***12***	***8***	***10***	
PN_{10} in #	***$5x10^{11}$***	***$2x10^{11}$***	***$3x10^{11}$***	
CO in mg	***3 500***	***200***	***2 700***	
NMOG in mg	***200***	***50***	***75***	
NH_3 in mg	***65***	***65***	***70***	
CH_4 in mg	500	***350***	***500***	
N_2O in mg	160	***100***	***140***	
HCHO in mg	30	***30***		

(1) Le emissioni a freddo si riferiscono al 100° percentile delle finestre mobili (MW) di 1 WHTC per i veicoli, o 1 $WHTC_{freddo}$ per i motori.

(2) Le emissioni a caldo si riferiscono al 90° percentile delle finestre mobili (MW) di 1 WHTC per i veicoli, o 1 $WHTC_{caldo}$ per i motori.

(3) Applicabili soltanto in assenza di un sistema che faccia spegnere automaticamente il motore dopo 300 secondi di funzionamento continuo al minimo

Emendamento

Tabella 2: limiti di emissione dallo scarico Euro 7 per i veicoli M_2, M_3, N_2 e N_3 con motore a combustione interna e per i motori a combustione interna utilizzati in tali veicoli

Emissioni inquinanti	***WHSC (CI) e WHTC (CI e PI)***	**Emissioni di guida reali (RDE)**
	per kWh	*per kWh*
NO_x in mg	***200***	***260***
PM in mg	***8***	***10***
PN_{10} in #	***6x10^{11}***	***7,8x10^{11}***
CO in mg	***1500***	***1950***
NMOG in mg	***75***	***98***
NH_3 in mg	***60***	***78***
CH_4 in mg	500	***650***
N_2O in mg	160	***208***
HCHO in mg	30	***39***

Emendamento 152

Proposta di regolamento

Allegato I – tabella 4 – titolo

Testo della Commissione	*Emendamento*
limiti di emissione di particelle dai freni Euro 7 nel ciclo di guida standard applicabili fino al 31.12.2034	limiti di emissione di particelle dai freni Euro 7 nel ciclo di guida standard ***per i veicoli con motore a combustione interna*** applicabili fino al 31.12.2034

Emendamento 153

Proposta di regolamento

Allegato I – tabella 4 bis (nuova)

Testo della Commissione
Emendamento

Tabella 4 bis: limiti di emissione di particelle dai freni Euro 7 nel ciclo di guida standard per i veicoli elettrici puri, i veicoli a celle a combustibile e i veicoli ibridi elettrici applicabili fino al 31.12.2029

Limiti di emissione in mg/km per veicolo	***Veicoli M_1 e N_1***	***Veicoli M_2 e M_3***	***Veicoli N_2 e N_3***
Emissioni di particelle dai freni (PM10)	***3***		
Emissioni di particelle dai freni (PN)			

Emendamento 154

Proposta di regolamento

Allegato I – tabella 4 ter (nuova)

Testo della Commissione
Emendamento

Tabella 4 ter: limiti di emissione di particelle dai freni Euro 7 nel ciclo di guida standard per i veicoli elettrici puri, i veicoli a celle a combustibile e i veicoli ibridi elettrici applicabili dal 1.1.2030

Limiti di emissione in mg/km per veicolo	***Veicoli M_1 e N_1***	***Veicoli M_2 e M_3***	***Veicoli N_2 e N_3***
Emissioni di particelle dai freni (PM10)			
Emissioni di particelle dai freni (PN)			

Emendamento 155

Proposta di regolamento

Allegato I – tabella 5

Testo della Commissione

Tabella 5: limiti di emissione di particelle dai freni Euro 7 applicabili dal 1.1.2035

Limiti di emissione in mg/km per veicolo	Veicoli M_1 e N_1	Veicoli M_2 e M_3	Veicoli N_2 e N_3
Emissioni di particelle dai freni (PM_{10})	***3***		
Emissioni di particelle dai freni (PN)			

Emendamento

Tabella 5: limiti di emissione di particelle dai freni Euro 7 ***nel ciclo di guida standard*** applicabili dal 1.1.2035

Limiti di emissione in mg/km per veicolo	Veicoli M_1 e N_1	Veicoli M_2 e M_3	Veicoli N_2 e N_3
Emissioni di particelle dai freni (PM_{10})			
Emissioni di particelle dai freni (PN)			

Emendamento 156

Proposta di regolamento

Allegato I – tabella 6

Testo della Commissione

Tabella 6: ***limiti del tasso di abrasione*** degli pneumatici Euro 7

Massa di pneumatico persa in g/1 000 km	***Pneumatici di classe C1***	***Pneumatici di classe C2***	***Pneumatici di classe C3***
Pneumatici normali			
Pneumatici invernali			
Pneumatici per uso speciale			

Emendamento

Tabella 6: ***metodo di prova dell'abrasione*** degli pneumatici Euro 7***, limiti e calendario di attuazione***

Numero di regolamento delle Nazioni Unite	***Oggetto***	***Serie di emendamenti pubblicata nella GU***	***Riferimento GU***	***Campo di applicazione disciplinato dai regolamenti WP29 delle Nazioni Unite attuali e futuri***
[1xx]	***Pneumatici in relazione all'abrasione***	***Serie 00 di emendamenti***	*GU L xxx del xx.x.20XX, pag. x*	***C1, C2*** (*)***, C3*** (*)

(*) In futuro, le Nazioni Unite amplieranno lo sviluppo di un metodo di prova adeguato e di limiti per la valutazione delle prestazioni connesse all'abrasione delle classi di pneumatici C2 e C3.

Emendamento 157

Proposta di regolamento

Allegato II – tabella 1

Testo della Commissione

Tabella 1: prescrizioni prestazionali minime Euro 7 per la durabilità della batteria per i veicoli M_1

Prescrizioni prestazionali minime basate sull'energia della batteria	Dall'inizio della vita fino a 5 anni o a 100 000 km, a seconda di quale dei due limiti viene raggiunto per primo	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	Veicoli fino a una durata di vita supplementare*
OVC-HEV	***80 %***	***70 %***	
PEV	***80 %***	***70 %***	

Prescrizioni prestazionali minime basate sull'autonomia	Dall'inizio della vita fino a 5 anni o a 100 000 km, a seconda di quale dei due limiti viene raggiunto per primo	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	Veicoli fino a una durata di vita supplementare*
OVC-HEV			
PEV			

Emendamento

Tabella 1: prescrizioni prestazionali minime Euro 7 per la durabilità della batteria per i veicoli M_1

Prescrizioni prestazionali minime basate sull'energia della batteria	Dall'inizio della vita fino a 5 anni o a 100 000 km, a seconda di quale dei due limiti viene raggiunto per primo	Veicoli con più di 5 anni o 100 000 km e fino a ***10*** anni o ***200 000*** km, a seconda di quale dei due limiti viene raggiunto per primo	Veicoli fino a una durata di vita supplementare*
OVC-HEV	***85 %***	***75 %***	
PEV	***85 %***	***75 %***	

Prescrizioni prestazionali minime basate sull'autonomia	Dall'inizio della vita fino a 5 anni o a 100 000 km, a seconda di quale dei due limiti viene raggiunto per primo	Veicoli con più di 5 anni o 100 000 km e fino a ***10*** anni o ***200 000*** km, a seconda di quale dei due limiti viene raggiunto per primo	Veicoli fino a una durata di vita supplementare*
OVC-HEV			
PEV			

Emendamento 158

Proposta di regolamento

Allegato II – tabella 2

Testo della Commissione

Tabella 2: prescrizioni prestazionali minime Euro 7 per la durabilità della batteria per i veicoli N_1

Prescrizioni prestazionali minime basate sull'energia della batteria	Dall'inizio della vita fino a 5 anni o a 100 000 km, a seconda di quale dei due limiti viene raggiunto per primo	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	Veicoli fino a una durata di vita supplementare*
OVC-HEV	***75 %***	***65 %***	
PEV	***75 %***	***65 %***	

Prescrizioni prestazionali minime basate sull'autonomia	Dall'inizio della vita fino a 5 anni o a 100 000 km, a seconda di quale dei due limiti viene raggiunto per primo	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	Veicoli fino a una durata di vita supplementare*
OVC-HEV			
PEV			

Emendamento

Tabella 2: prescrizioni prestazionali minime Euro 7 per la durabilità della batteria per i veicoli N_1

Prescrizioni prestazionali minime basate sull'energia della batteria	Dall'inizio della vita fino a 5 anni o a 100 000 km, a seconda di quale dei due limiti viene raggiunto per primo	Veicoli con più di 5 anni o 100 000 km e fino a ***10*** anni o ***200 000*** km, a seconda di quale dei due limiti viene raggiunto per primo	Veicoli fino a una durata di vita supplementare*
OVC-HEV	***80%***	***70%***	
PEV	***80%***	***70%***	

Prescrizioni prestazionali minime basate sull'autonomia	Dall'inizio della vita fino a 5 anni o a 100 000 km, a seconda di quale dei due limiti viene raggiunto per primo	Veicoli con più di 5 anni o 100 000 km e fino a ***10*** anni o ***200 000*** km, a seconda di quale dei due limiti viene raggiunto per primo	Veicoli fino a una durata di vita supplementare*
OVC-HEV			
PEV			

Emendamento 159

Proposta di regolamento

Allegato III – tabella 1

Testo della Commissione

Tabella 1: condizioni per la verifica della conformità dei veicoli M_1 e N_1 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

(*) La stessa strategia di emissione 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.

Emendamento

Tabella 1: condizioni per la verifica della conformità dei veicoli M_1 e N_1 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 ([1])
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)***; i dati ottenuti quando si applica più di una delle condizioni indicate in questa colonna sono esclusi dalla prova***
Temperatura ambiente	Da 0 °C a 35 °C	Da ***-7*** °C a 0 °C o da 35 °C a ***38*** °C
Altitudine massima	700 m	Superiore a 700 m e inferiore a ***1 300*** 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	***Tra il*** 20 % ***e il 30 %*** della potenza massima alle ruote
Composizione del percorso	Qualsiasi***, come da uso normale*** ([2]) ***e ad esclusione delle condizioni di guida falsate***	***Qualsiasi, come da uso normale*** ([2]) ***e ad esclusione delle condizioni di guida falsate***
Chilometraggio minimo	10 000 km	Tra 3 000 km e 10 000 km

([1]) È ammessa solo la combinazione di due condizioni estese di temperatura e altitudine.
([2]) "Come da uso normale" si riferisce alle dinamiche del percorso di cui all'allegato 9 del regolamento n. 168 delle Nazioni Unite.

Emendamento 160

Proposta di regolamento

Allegato III – tabella 2

Testo della Commissione

Tabella 2: condizioni per la verifica della conformità dei veicoli M2, M3, N2 e N3 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	-	***2 (si applica alle emissioni misurate soltanto durante il periodo in cui si applica una delle condizioni indicate nella presente colonna)***
Temperatura ambiente	***Da -7 °C a 35 °C***	***Da -10 °C a -7 °C o da 35 °C a 45 °C***
Altitudine massima	***1 600 m***	***Da 1 600 m a 1 800 m***
Modifiche per il traino/aerodinamiche	***Non consentite***	***Consentite in base alle specifiche del costruttore fino alla velocità regolamentata***
Carico utile del veicolo	***Superiore o pari al 10 %***	***Inferiore al 10 %***
Dispositivi ausiliari	***Possibili come da uso normale***	-
Carico sul motore a combustione interna all'avviamento a freddo	***Qualsiasi***	-
Composizione del percorso	***Come da uso abituale***	-
Chilometraggio minimo	***5 000 km per <16 t di massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile 10 000 km per > 16 t di massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile***	***Tra 3 000 km e 5 000 km per <16 t di massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile Tra 3 000 km e 10 000 km per > 16 t di massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile***

Emendamento

Tabella 2: condizioni per la verifica della conformità dei veicoli M2, M3, N2 e N3 rispetto ai limiti di emissione dallo scarico con qualsiasi carburante e lubrificante in commercio, nel rispetto delle specifiche rilasciate dal costruttore del veicolo

Misurazione delle emissioni dallo scarico in laboratorio	***Misurazione delle emissioni di guida reali (RDE)***
Per tutte le prove delle emissioni dallo scarico effettuate utilizzando i cicli WHTC/WHSC su banco di prova per motori, si applicano le disposizioni del regolamento ONU n. 49 ([1])***, allegato 4.***	***Si applicano le disposizioni del regolamento ONU n. 49*** ([2])***, allegato 8,*** con le seguenti eccezioni: — ***la soglia di potenza di cui alla tabella 1 dell'allegato III è pari allo 0 %. Per gli intervalli in cui la potenza è inferiore al 6 %, è utilizzato il 6 % per i calcoli;*** — ***il fattore di conformità (FC) di cui alla tabella 2 del punto 6.3, in cui il valore = 1,0 è utilizzato per tutti gli inquinanti. I limiti applicabili sono i limiti RDE di cui all'allegato I, tabella 2.***

([1]) Serie 07 di emendamenti (GU L 14 del 16.1.2023, pag. 1).
([2]) Serie 07 di emendamenti (GU L 14 del 16.1.2023, pag. 1).

Emendamento 161

Proposta di regolamento

Allegato III – tabella 5

Testo della Commissione

Tabella 5: condizioni per le prove relative alla conformità rispetto ai limiti di abrasione degli pneumatici

	Veicoli M_1 e N_1	Veicoli M_2, M_3, N_2 e N_3
Prova relativa ai limiti di abrasione degli pneumatici	Sulla base delle metodologie di prova sviluppate dalle Nazioni Unite per sottoporre a prova l'abrasione degli pneumatici in condizioni reali	Sulla base delle metodologie di prova sviluppate dalle Nazioni Unite per sottoporre a prova l'abrasione degli pneumatici in condizioni reali

Emendamento

Tabella 5: condizioni per le prove relative alla conformità rispetto ai limiti di abrasione degli pneumatici

	Veicoli M_1 e N_1	Veicoli M_2, M_3, N_2 e N_3
Prova relativa ai limiti di abrasione degli pneumatici	Sulla base delle metodologie di prova sviluppate dalle Nazioni Unite per sottoporre a prova l'abrasione degli pneumatici in condizioni reali ***conformemente all'articolo 7 bis (nuovo)***	Sulla base delle metodologie di prova sviluppate dalle Nazioni Unite per sottoporre a prova l'abrasione degli pneumatici in condizioni reali ***conformemente all'articolo 7 bis (nuovo)***

Emendamento 162

Proposta di regolamento

Allegato IV – tabella 1

Testo della Commissione

Tabella 1: 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_1, N_1 e M_2	N_2, ***N_3<16 t***, ***M_3<7,5 t***:	N_3>16 t, M_3>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 ***200 000*** km o ***10*** anni, a seconda di quale dei due limiti viene raggiunto per primo	Dopo la durata di vita principale e fino a ***375 000*** km	Dopo la durata di vita principale e fino a ***875 000*** km

Emendamento

Tabella 1: 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_1, N_1 e M_2	N_2, ***N_3<16 t***, ***M_3<7,5 t***:	N_3>16 t, M_3>7,5t
Durata di vita principale	Fino a ***200 000*** km o ***10*** anni, a seconda di quale dei due limiti viene raggiunto per primo	***340 000*** km o ***10*** anni, a seconda di quale dei due limiti viene raggiunto per primo	***750 000*** 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 ***240 000*** km o ***12*** anni, a seconda di quale dei due limiti viene raggiunto per primo	Dopo la durata della vita principale e fino a ***400 000*** km ***o 12 anni, a seconda di quale dei due limiti viene raggiunto per primo***	Dopo la durata di vita principale e fino a ***900 000*** km ***o 17 anni, a seconda di quale dei due limiti viene raggiunto per primo***

Emendamento 163

Proposta di regolamento

Allegato V – tabella 3

Testo della Commissione

Tabella 3: applicazione di prove, dichiarazioni e altre prescrizioni per l'omologazione e le estensioni per i veicoli M_2, M_3, N_2 e N_3 per i costruttori

Prescrizioni per le prove	Prove e prescrizioni per l'omologazione ***iniziale*** in relazione alle emissioni	Prove di conformità della produzione	Prove di conformità in servizio
Gas inquinanti***, PM*** e PN per le prove su strada (RDE) per ogni carburante e per le categorie di veicoli applicabili (M_2, M_3, N_2 e N_3) ***e prova a basso carico (se del caso)***	Prove dimostrative obbligatorie per tutti i carburanti per i quali è rilasciata l'omologazione per ciascun tipo di veicolo e dichiarazione di conformità per tutti i carburanti, tutti i carichi utili e ***tutti i tipi*** di veicoli applicabili	***Conformità della produzione eseguita solo a livello di motore***	Prova obbligatoria su un veicolo con qualsiasi carburante e su qualsiasi categoria di veicolo e qualsiasi carico utile per tutti i tipi di motore ogni due anni
CO_2 e consumo di carburante/energia, determinazione dell'autonomia a emissioni zero/dell'autonomia elettrica di un veicolo	***Certificato VECTO***	***Per i componenti***	***Non obbligatorie***
Efficienza energetica dei rimorchi	Certificato VECTO	Per i componenti	Non obbligatorie
Procedura di prova di verifica	Non obbligatorie	Obbligatorie	Non obbligatorie
Emissioni dal basamento del motore	Verificare l'installazione del sistema a basamento chiuso o l'instradamento verso il tubo di scappamento	Non obbligatorie	Facoltative[6]
Durabilità delle emissioni	Dichiarazione	Non obbligatorie	Non obbligatorie
Durabilità della batteria	Dichiarazione	Non obbligatorie	Non obbligatorie
Diagnostica di bordo (livello della famiglia OBD)	Dichiarazione	Non obbligatorie	Facoltative[6]
Monitoraggio a bordo (livello della famiglia OBM)	Dimostrazione e dichiarazione	Non obbligatorie	Obbligatorie
Antimanomissione, sicurezza e cibersicurezza	Dichiarazione e documentazione	Non obbligatorie	Non obbligatorie
Controlli adattivi (se del caso)	***Dichiarazione***	***Non obbligatorie***	***Non obbligatorie***
Tecnologie di geofencing (se del caso)	***Dichiarazione e dimostrazione***	***Non obbligatorie***	***Non obbligatorie***

Emendamento

Tabella 3: applicazione di ***prescrizioni per le*** prove, dichiarazioni e altre prescrizioni per l'omologazione e le estensioni per i veicoli M_2, M_3, N_2 e N_3 per i costruttori

Prescrizioni per le prove	Prove e prescrizioni per l'omologazione in relazione alle emissioni	Prove di conformità della produzione	Prove di conformità in servizio
Gas inquinanti, PM e PN ed emissioni di CO_2, consumo di carburante su ciclo transitorio (WHTC a freddo e a caldo)	***Obbligatorie sul motore capostipite della famiglia di emissioni e dichiarazione per tutti i membri della famiglia*** (*) (**)	***Obbligatorie su un motore non appartenente alla famiglia*** (**)	
Gas inquinanti e PN per le prove su strada (RDE) per ogni carburante e per le categorie di veicoli applicabili (M_2, M_3, N_2 e N_3)	Prove dimostrative obbligatorie per tutti i carburanti per i quali è rilasciata l'omologazione per ciascun tipo di veicolo e dichiarazione di conformità per tutti i carburanti, tutti i carichi utili e ***tutte le categorie*** di veicoli applicabili (**)	***Non obbligatorie***	Prova obbligatoria su un veicolo con qualsiasi carburante e su qualsiasi categoria di veicolo e qualsiasi carico utile per tutti i tipi di motore ogni due anni (**)
Efficienza energetica dei rimorchi	Certificato VECTO	Per i componenti	Non obbligatorie
Procedura di prova di verifica	Non obbligatorie	Obbligatorie	Non obbligatorie
Emissioni dal basamento del motore	Verificare l'installazione del sistema a basamento chiuso o l'instradamento verso il tubo di scappamento (**)	Non obbligatorie	Facoltative[28]
Durabilità delle emissioni	Dichiarazione (**)	Non obbligatorie	Non obbligatorie
Corretto funzionamento dei sistemi che utilizzano un reagente di consumo e dei sistemi antinquinamento	***Dichiarazione*** (**)	***Non obbligatorie*** (**)	***Facoltative*** (**)
Durabilità della batteria	Dichiarazione	Non obbligatorie	Non obbligatorie
Determinazione della potenza	***Obbligatorie*** (**)	***Non obbligatorie***	***Non obbligatorie***
Diagnostica di bordo (livello della famiglia OBD)	Dichiarazione	Non obbligatorie	Facoltative[28]
Monitoraggio a bordo (livello della famiglia OBM)	Dimostrazione e dichiarazione	Non obbligatorie	Obbligatorie
Antimanomissione, sicurezza e cibersicurezza	Dichiarazione e documentazione	Non obbligatorie	Non obbligatorie

(*) Con il supporto dei dati delle prove svolte sui motori di tutte le potenze.

(**) Nel caso di un veicolo munito di sistema motore omologato relativamente alle emissioni, il costruttore del motore è responsabile dell'esecuzione della prova.

Emendamento 164

Proposta di regolamento

Allegato V – tabella 4

Testo della Commissione

Tabella 4: applicazione delle prescrizioni per le prove e dichiarazioni per l'omologazione e le estensioni per i veicoli M_2, M_3, N_2 e N_3 per gli Stati membri e i terzi riconosciuti/la Commissione

Prescrizioni per le prove	Prove e prescrizioni per l'omologazione ***iniziale*** in relazione alle emissioni	Prove di conformità della produzione	Prove di conformità in servizio		Prove per la vigilanza del mercato	
Soggetto competente	Autorità di ***omologazione competente per il*** rilascio dell'omologazione	Autorità di ***omologazione***	Autorità di ***omologazione***	Terzi e Commissione	Autorità di vigilanza del mercato	Terzi e Commissione
Gas inquinanti, PM e PN per le prove su strada (RDE) per ogni carburante e per le categorie di veicoli applicabili (M_2, M_3, N_2 e N_3) ***e prova a basso carico (se del caso)***	Prove dimostrative obbligatorie per tutti i carburanti per i quali è rilasciata l'omologazione per ciascun tipo di veicolo e dichiarazione di conformità per tutti i carburanti, tutti i carichi utili e ***tutti i tipi*** di veicoli applicabili	(cfr. prescrizioni relative ai motori)	Obbligatorie annualmente per un numero adeguato di tipi di veicoli con qualsiasi carburante e per qualsiasi categoria di veicoli oggetto dell'omologazione in relazione alle emissioni	Facoltative	Obbligatorie/ Facoltative	Facoltative
Emissioni di CO_2, consumo di carburante/ energia, determinazione dell'autonomia a emissioni zero/dell'autonomia elettrica di un veicolo	Rilascio del certificato VECTO	Per i componenti	Non obbligatorie	Non obbligatorie	Facoltative	Facoltative
Efficienza energetica dei rimorchi	Rilascio del certificato VECTO	Per i componenti	Non obbligatorie	Non obbligatorie	Facoltative	Facoltative
Procedura di prova di verifica	Non obbligatorie	Obbligatorie	Facoltative	Facoltative	Facoltative	Facoltative
Emissioni dal basamento del motore	Verificare l'installazione del sistema a basamento chiuso o l'instradamento verso il tubo di scappamento	Non obbligatorie	Facoltative	Facoltative	Facoltative	Facoltative
Durabilità delle emissioni	Dichiarazione	Non obbligatorie	Facoltative	Facoltative	Obbligatorie	Facoltative
Durabilità della batteria	Dichiarazione	Non obbligatorie	Facoltative	Facoltative	Facoltative	Facoltative
Diagnostica di bordo (livello della famiglia OBD)	Dichiarazione	Non obbligatorie	Facoltative	Facoltative	Obbligatorie	Facoltative

Testo della Commissione

Monitoraggio a bordo (livello della famiglia OBM)	Dichiarazione e dimostrazione	Non obbligatorie	***Non obbligatorie***	Non obbligatorie	Obbligatorie	Facoltative
Antimanomissione, sicurezza e cibersicurezza	Dichiarazione e documentazione	Non obbligatorie	Non obbligatorie	Non obbligatorie	Obbligatorie	Facoltative
Controlli adattivi (se del caso)	***Dichiarazione***	***Non obbligatorie***	***Non obbligatorie***	***Non obbligatorie***	***Facoltative***	***Facoltative***
Tecnologie di geofencing (se del caso)	***Dichiarazione e dimostrazione***	***Non obbligatorie***	***Non obbligatorie***	***Non obbligatorie***	***Obbligatorie***	***Facoltative***

Emendamento

Tabella 4: applicazione delle prescrizioni per le prove e dichiarazioni per l'omologazione e le estensioni per i veicoli M_2, M_3, N_2 e N_3 per gli Stati membri e i terzi riconosciuti/la Commissione

Prescrizioni per le prove	Prove e prescrizioni per l'omologazione in relazione alle emissioni	Prove di conformità della produzione	Prove di conformità in servizio		Prove per la vigilanza del mercato	
Soggetto competente	Autorità di rilascio dell'omologazione	Autorità di ***rilascio dell'omologazione***	Autorità di ***rilascio dell'omologazione***	Terzi e Commissione	Autorità di vigilanza del mercato	Terzi e Commissione
Gas inquinanti, PM e PN per le prove su strada (RDE) per ogni carburante e per le categorie di veicoli applicabili (M_2, M_3, N_2 e N_3)	Prove dimostrative obbligatorie per tutti i carburanti per i quali è rilasciata l'omologazione per ciascun tipo di veicolo e dichiarazione di conformità per tutti i carburanti, tutti i carichi utili e ***tutte le categorie*** di veicoli applicabili **	(cfr. prescrizioni relative ai motori)	Obbligatorie annualmente per un numero adeguato di tipi di veicoli con qualsiasi carburante e per qualsiasi categoria di veicoli oggetto dell'omologazione in relazione alle emissioni **	Facoltative	Obbligatorie/ Facoltative	Facoltative
Emissioni di CO_2, consumo di carburante/ energia, determinazione dell'autonomia a emissioni zero/dell'autonomia elettrica di un veicolo	Rilascio del certificato VECTO	Per i componenti	Non obbligatorie	Non obbligatorie	Facoltative	Facoltative
Efficienza energetica dei rimorchi	Rilascio del certificato VECTO	Per i componenti	Non obbligatorie	Non obbligatorie	Facoltative	Facoltative

Procedura di prova di verifica	Non obbligatorie	Obbligatorie	Facoltative	Facoltative	Facoltative	Facoltative
Emissioni dal basamento del motore	Verificare l'installazione del sistema a basamento chiuso o l'instradamento verso il tubo di scappamento	Non obbligatorie	Facoltative	Facoltative	Facoltative	Facoltative
Durabilità delle emissioni	Dichiarazione	Non obbligatorie	Facoltative	Facoltative	Obbligatorie	Facoltative
Corretto funzionamento dei sistemi che utilizzano un reagente di consumo e dei sistemi antinquinamento	***Non obbligatorie***	***Non obbligatorie***	***Obbligatorie***	***Facoltative***	***Obbligatorie***	***Corretto funzionamento dei sistemi che utilizzano un reagente di consumo e dei sistemi antinquinamento***
Durabilità della batteria	Dichiarazione	Non obbligatorie	Facoltative	Facoltative	Facoltative	Facoltative
Determinazione della potenza	***Obbligatorie*** **	***Non obbligatorie***	***Facoltative***	***Facoltative***	***Facoltative***	***Facoltative***
Diagnostica di bordo (livello della famiglia OBD)	Dichiarazione	Non obbligatorie	Facoltative	Facoltative	Obbligatorie	Facoltative
Monitoraggio a bordo (livello della famiglia OBM)	Dichiarazione e dimostrazione	Non obbligatorie	***Obbligatorie***	Non obbligatorie	Obbligatorie	Facoltative
Antimanomissione, sicurezza e cibersicurezza	Dichiarazione e documentazione	Non obbligatorie	Non obbligatorie	Non obbligatorie	Obbligatorie	Facoltative

***** Nel caso di un veicolo munito di sistema motore omologato relativamente alle emissioni, il costruttore del motore è responsabile dell'esecuzione della prova.***

Emendamento 165

Proposta di regolamento

Allegato V – tabella 5

Testo della Commissione

Tabella 5: applicazione delle prescrizioni per le prove e dichiarazioni per l'omologazione e le estensioni dei motori destinati ai veicoli M_2, M_3, N_2 e N_3 per i costruttori

Prescrizioni per le prove per ciascun carburante	Prove e prescrizioni per l'omologazione ***iniziale*** in relazione alle emissioni	Prove di conformità della produzione	Prove di conformità in servizio
Gas inquinanti, PM e PN ed emissioni di CO_2, consumo di carburante su ciclo transitorio (WHTC a freddo e a caldo)	Obbligatorie sul motore capostipite della famiglia di emissioni e dichiarazione per tutti i membri della famiglia (**)	Obbligatorie su un motore non appartenente alla famiglia	Eseguite soltanto con il veicolo completo, come da tabelle 3 e 4
Prove sui motori per verificare i dati necessari per la determinazione delle emissioni di CO_2	Obbligatorie	Obbligatorie	
Rigenerazione continua/periodica	Dichiarazione	Non obbligatorie	
Emissioni dal basamento del motore	Verificare l'installazione del sistema a basamento chiuso o l'instradamento verso il tubo di scappamento	Non obbligatorie	
Durabilità delle emissioni	Dichiarazione	Non obbligatorie	
Diagnostica di bordo (livello della famiglia OBD)	Dichiarazione	Non obbligatorie	
Monitoraggio a bordo (livello della famiglia OBM)	Eseguite soltanto con il veicolo completo, come da tabelle 3 e 4	Non obbligatorie	
Potenza del motore	***Obbligatorie***		

(*) L'autorità di omologazione può richiedere l'esecuzione di una prova in occasione dell'omologazione iniziale.
(**) Con il supporto dei dati delle prove svolte sui motori di tutte le potenze.

Emendamento

Tabella 5: applicazione delle prescrizioni per le prove e dichiarazioni per l'omologazione e le estensioni dei motori destinati ai veicoli M_2, M_3, N_2 e N_3 per i costruttori

Prescrizioni per le prove per ciascun carburante	Prove e prescrizioni per l'omologazione in relazione alle emissioni	Prove di conformità della produzione	Prove di conformità in servizio
Gas inquinanti, PM e PN ed emissioni di CO_2, consumo di carburante su ciclo transitorio (WHTC a freddo e a caldo)	Obbligatorie sul motore capostipite della famiglia di emissioni e dichiarazione per tutti i membri della famiglia **	Obbligatorie su un motore non appartenente alla famiglia	Eseguite soltanto con il veicolo completo, come da tabelle 3 e 4
Gas inquinanti e PN per le prove su strada (RDE) per ogni carburante e per le categorie di veicoli applicabili (M_2, M_3, N_2 e N_3)	***Prove dimostrative obbligatorie per tutti i carburanti per i quali è rilasciata l'omologazione per ciascun tipo di veicolo e dichiarazione di conformità per tutti i carburanti, tutti i carichi utili e tutte le categorie di veicoli applicabili***	***Non obbligatorie***	
Prove sui motori per verificare i dati necessari per la determinazione delle emissioni di CO_2	Obbligatorie	Obbligatorie	
Rigenerazione continua/periodica	Dichiarazione	Non obbligatorie	
Emissioni dal basamento del motore	Verificare l'installazione del sistema a basamento chiuso o l'instradamento verso il tubo di scappamento	Non obbligatorie	
Durabilità delle emissioni	Dichiarazione	Non obbligatorie	
Determinazione della potenza	***Obbligatorie***	***Non obbligatorie***	
Diagnostica di bordo (livello della famiglia OBD)	Dichiarazione	Non obbligatorie	
Monitoraggio a bordo (livello della famiglia OBM)	Eseguite soltanto con il veicolo completo, come da tabelle 3 e 4	Non obbligatorie	

***** Con il supporto dei dati delle prove svolte sui motori di tutte le potenze.***