



Bruxelles, 19.3.2018  
COM(2018) 137 final

2018/0065 (COD)

Proposta di

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**che modifica il regolamento (UE) n. 168/2013 per quanto riguarda l'applicazione della norma Euro 5 per l'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli**

## RELAZIONE

### 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

#### • **Motivi e obiettivi della proposta**

Per “veicoli di categoria L” si intende una vasta gamma di tipi di veicoli leggeri a due, tre o quattro ruote, come cicli a propulsione (biciclette a pedalata assistita), ciclomotori a due o tre ruote, motocicli a due o tre ruote, motocicli dotati di sidecar e veicoli a quattro ruote (quadricicli) come quad da strada, veicoli fuoristrada e quadrimobili.

Dal 1° gennaio 2016 le prescrizioni di omologazione applicabili ai “veicoli di categoria L” sono stabilite nel regolamento (UE) n. 168/2013 e nei suoi quattro atti delegati e di esecuzione<sup>1</sup>.

In base allo studio dettagliato dell’impatto ambientale<sup>2</sup>, la Commissione ha elaborato una relazione da presentare al Parlamento e al Consiglio conformemente all’articolo 23, paragrafo 4, del regolamento (UE) n. 168/2013. Le conclusioni della relazione contengono raccomandazioni per il miglioramento del regolamento (UE) n. 168/2013, nonché dei regolamenti delegati (UE) n. 44/2014 e (UE) n. 134/2014 della Commissione, che integrano il regolamento (UE) n. 168/2013. L’articolo 1, paragrafi 1 e 2, del presente regolamento tiene conto delle suddette raccomandazioni e propone la modifica degli articoli 21 e 23 del regolamento (UE) n. 168/2013.

Poiché le prescrizioni di omologazione di cui al regolamento (UE) n. 168/2013 sono già applicabili in via obbligatoria dal 1° gennaio 2016, il presente atto è proposto per essere adottato nel più breve tempo possibile e, al contrario della maggior parte degli atti relativi all’omologazione, non prevede una data di applicazione separata.

Il regolamento (UE) n. 168/2013 limita il potere della Commissione di adottare atti delegati ad un periodo di cinque anni che scadrà il 21 marzo 2018. Vista la costante necessità di adeguare al progresso tecnico gli elementi degli atti relativi all’omologazione o di introdurre altre modifiche in linea con i poteri conferiti, il progetto di proposta modifica anche l’articolo 75, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 168/2013 in modo da conferire alla Commissione il potere di adottare atti delegati per un ulteriore periodo di cinque anni, con la possibilità proroga tacita.

---

<sup>1</sup> GU L 60 del 2.3.2013, pag. 52. Regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, relativo all’omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli.

Regolamento delegato (UE) n. 134/2014 della Commissione, del 16 dicembre 2013, che integra il regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le prescrizioni relative alle prestazioni ambientali e delle unità di propulsione e che ne modifica l’allegato V (GU L 53 del 21.2.2014, pag. 1).

Regolamento delegato (UE) n. 44/2014 della Commissione, del 21 novembre 2013, che integra il regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto concerne la costruzione dei veicoli e i requisiti generali di omologazione dei veicoli a due o tre ruote e dei quadricicli (GU L 25 del 28.1.2014, pag. 1).

Regolamento delegato (UE) n. 3/2014 della Commissione, del 24 ottobre 2013, che completa il regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio in merito ai requisiti di sicurezza funzionale del veicolo per l’omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli (GU L 7 del 10.1.2014, pag. 1).

<sup>2</sup> Relazione dello studio: “Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles” (Studio dell’impatto della norma ambientale Euro 5 per i veicoli di categoria L, EU-Books, ET-04-17-619-EN-N).

## **2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ**

- **Base giuridica**

La base giuridica del presente atto è la stessa di quella dell'atto da modificare, ovvero l'articolo 114 del TFUE.

- **Proporzionalità**

Il regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio contenente le prescrizioni di omologazione UE si basa sul principio dell'armonizzazione totale. Le modifiche da apportare alle prescrizioni di tale regolamento in base ai risultati dello studio dettagliato dell'impatto ambientale sono ritenute le più idonee per conseguire l'obiettivo di cui al considerando 9 del regolamento (UE) n. 168/2013 e un livello elevato di protezione ambientale.

- **Scelta dell'atto giuridico**

Si ritiene opportuna la scelta un regolamento in quanto esso modifica il regolamento esistente.

## **3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO**

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

In base allo studio dettagliato dell'impatto ambientale, la Commissione ha presentato una relazione al Parlamento e al Consiglio conformemente all'articolo 23, paragrafi 4 e 5, del regolamento (UE) n. 168/2013. In linea con le conclusioni della relazione della Commissione e al fine di garantire l'applicazione esatta dei regolamenti, gli elementi identificati devono essere aggiunti o chiariti mediante la modifica del regolamento.

Il risultato globale dello studio dimostra chiaramente che i limiti, le date e le prescrizioni previsti dal regolamento hanno un rapporto costi/benefici adeguato e sono fattibili dal punto di vista tecnico per tutti i veicoli di categoria L.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

La relazione della Commissione contiene diverse raccomandazioni di modifica del regolamento (UE) n. 168/2013. Tali raccomandazioni sono il prodotto delle consultazioni con i portatori di interesse nell'arco della durata dello studio. Inoltre nel corso delle riunioni del gruppo di lavoro sui motocicli di maggio, settembre e dicembre 2016 e marzo e giugno 2017 sono stati forniti aggiornamenti sui progressi dello studio a tutti i portatori di interesse e ai rappresentanti degli Stati membri.

Nel marzo 2017 la Commissione ha presentato una prima versione del documento e ha ricevuto le osservazioni dei portatori di interesse dell'industria, delle autorità di omologazione, dei servizi tecnici e delle parti sociali, che hanno espresso il loro sostegno al progetto allegato.

Proposta di

## **REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**che modifica il regolamento (UE) n. 168/2013 per quanto riguarda l'applicazione della norma Euro 5 per l'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,  
visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 114,  
vista la proposta della Commissione europea,  
previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,  
visto il parere del Comitato economico e sociale europeo,  
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,  
considerando quanto segue:

- (1) Per quanto riguarda la fase di emissione Euro 5 e tenendo conto dei problemi rilevati dalle autorità di omologazione e dai portatori di interesse nell'applicazione del regolamento, in base alla relazione della Commissione relativa allo studio dettagliato dell'impatto ambientale della fase Euro 5 per i veicoli di categoria L<sup>3</sup> presentata al Parlamento europeo e al Consiglio a norma dell'articolo 23, paragrafo 4, del regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>4</sup>, è opportuno apportare taluni chiarimenti e modifiche al regolamento (UE) n. 168/2013 al fine di garantirne la corretta applicazione.
- (2) Per quanto riguarda l'obbligo di installare un sistema diagnostico di bordo (OBD) fase II che garantisca il controllo e la segnalazione delle avarie e della degradazione del sistema di controllo delle emissioni, in base allo studio dettagliato dell'impatto ambientale la Commissione ha concluso che vi sono limitazioni tecniche per quanto riguarda il controllo del catalizzatore per taluni veicoli e che sono necessari ulteriori miglioramenti per garantirne la corretta applicazione. Probabilmente il sistema di controllo del catalizzatore non sarà pronto per la prima tornata della fase di emissione Euro 5, ma è opportuno prevederlo per il 2025. L'articolo 21 del regolamento (UE) n. 168/2013 dovrebbe quindi prevedere il tempo necessario per garantire la corretta applicazione della prescrizione relativa al sistema OBD fase II.
- (3) È necessario chiarire l'esclusione dei ciclomotori (categorie L1e e L2e) dal sistema OBD fase II ed estendere tale esclusione ai quadricicli leggeri (categoria L6e) e ai motocicli delle sottocategorie enduro (L3e-AxE) e trial (L3e-AxT).

---

<sup>3</sup> Relazione dello studio: "Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles" (Studio dell'impatto della norma ambientale Euro 5 per i veicoli di categoria L, EU-Books, ET-04-17-619-EN-N).

<sup>4</sup> Regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli (GU L 60 del 2.3.2013, pag. 52).

- (4) Dato che i ciclomotori delle categorie L1e e L2e sono già esclusi dalla prescrizione del sistema OBD fase II, è opportuno escludere da tale prescrizione i veicoli di categoria L6e che sono progettati e costruiti in base alle specifiche per ciclomotori e in piccoli volumi.
- (5) I motocicli enduro e trial hanno una vita utile breve e sono molto simili per natura e utilizzo ai quad fuoristrada pesanti (L7e-B) che sono esclusi dalla prescrizione relativa al sistema OBD fase II. È pertanto opportuno estendere tale esclusione ai motocicli enduro e trial.
- (6) Nella sua relazione al Parlamento europeo e al Consiglio basata sullo studio dettagliato dell'impatto ambientale la Commissione ha concluso che la procedura di durata matematica di cui all'articolo 23, paragrafo 3, lettera c), del regolamento (UE) n. 168/2013, che prevede che i veicoli siano sottoposti a prova dopo 100 km di uso, non riflette la reale degradazione del sistema di controllo delle emissioni del veicolo durante il suo ciclo di vita. Tale metodo non dovrebbe più essere utilizzato e dovrebbe di conseguenza essere gradualmente eliminato entro il 2025 in modo da consentire ai portatori di interesse il tempo sufficiente per adeguarsi. Per il periodo fino al 2025, la distanza accumulata prescritta percorsa dal veicolo prima di essere sottoposto a prova dovrebbe essere aumentata per garantire l'affidabilità dei risultati di prova.
- (7) La tecnologia necessaria per soddisfare i limiti Euro 5 è già disponibile; tuttavia nella sua relazione al Parlamento europeo e al Consiglio basata sullo studio dettagliato dell'impatto ambientale, eseguito conformemente all'articolo 23, paragrafo 4, del regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, la Commissione ha concluso che, per quanto riguarda la fase di emissione Euro 5, la data di applicazione dei limiti di emissione Euro 5 per taluni veicoli di categoria L (L6e-B, L2e-U, L3e-AxT e L3e-AxE) dovrà essere posticipata dal 2020 al 2022 al fine di migliorare il rapporto costi/benefici rispetto ai valori di riferimento. Inoltre i costruttori di tali veicoli, che sono soprattutto PMI, hanno bisogno di più tempo per garantire che la transizione verso sistemi di propulsione a emissioni zero, quali l'elettrificazione, sia realizzata in modo efficace sotto il profilo dei costi.
- (8) È opportuno chiarire alcune incoerenze nella data di applicazione dei valori limite del livello sonoro Euro 5 di cui all'allegato IV del regolamento (UE) n. 168/2013 al fine di garantire che gli attuali limiti di emissione (Euro 4) rimangano applicabili fino a quando non saranno stabiliti i nuovi limiti Euro 5.
- (9) Il regolamento (UE) n. 168/2013 conferisce il potere alla Commissione di adottare atti delegati per un periodo di cinque anni che scadrà il 21 marzo 2018. Vista la necessità costante di adeguare al progresso tecnico gli elementi degli atti relativi all'omologazione o di introdurre altre modifiche in linea con i poteri conferiti, è opportuno modificare l'articolo 75, paragrafo 2, del suddetto regolamento in modo da conferire alla Commissione il potere di adottare atti delegati per un ulteriore periodo di cinque anni, con la possibilità di proroga tacita.
- (10) Nell'interesse della certezza del diritto è opportuno chiarire e precisare il potere conferito alla Commissione di adottare atti delegati per quanto riguarda le prescrizioni tecniche relative ai sistemi diagnostici di bordo di cui al regolamento (UE) n. 168/2013.
- (11) Poiché il presente regolamento modifica il regolamento (UE) n. 168/2013 e gli obiettivi del presente regolamento non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della portata e degli effetti dell'azione in questione,

possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'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.

(12) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (UE) n. 168/2013.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

### *Articolo 1*

Il regolamento (UE) n. 168/2013 è così modificato:

1) l'articolo 21 è sostituito dal seguente:

#### “Articolo 21

##### *Prescrizioni generali applicabili ai sistemi diagnostici di bordo*

1. I veicoli di categoria L, ad eccezione dei veicoli L1e, L2e ed L6e, sono dotati di un sistema OBD conforme alle prescrizioni di funzionamento e alle procedure di prova stabilite dagli atti delegati adottati ai sensi del paragrafo 8, nel rispetto delle date di applicazione di cui all'allegato IV.
2. A decorrere dalle date previste al punto 1.8.1 dell'allegato IV, i veicoli delle (sotto)categorie L3e, L4e, L5e-A ed L7e-A sono dotati di un sistema OBD fase I che controlla eventuali avarie del sistema di controllo delle emissioni a livello di circuiti elettrici e di elettronica, segnalando quelle che determinano un superamento dei valori limite di emissione di cui all'allegato VI, parte B1.
3. A decorrere dalle date previste al punto 1.8.2 dell'allegato IV, i veicoli delle (sotto)categorie da L3e a L7e sono dotati di un sistema OBD fase I che controlla eventuali avarie del sistema di controllo delle emissioni a livello di circuiti elettrici e di elettronica e che entra in funzione in caso di superamento dei valori limite di emissione di cui all'allegato VI, parte B1. I sistemi OBD fase I per le (sotto)categorie di veicoli in questione segnalano altresì l'attivazione di modalità operative che comportano una sensibile riduzione della coppia del motore.
4. A decorrere dalle date previste al punto 1.8.3 dell'allegato IV, i veicoli delle (sotto)categorie L3, L4e, L5e e L7e sono dotati di un sistema OBD fase I che controlla le eventuali avarie del sistema di controllo delle emissioni a livello di circuiti elettrici e di elettronica, e che entra in funzione in caso di superamento dei valori limite di emissione di cui all'allegato VI, parte B2. I sistemi OBD fase I per le (sotto)categorie di veicoli in questione segnalano altresì l'attivazione di modalità operative che comportano una sensibile riduzione della coppia del motore.
5. A decorrere dalle date previste al punto 1.8.4 dell'allegato IV, i veicoli delle (sotto)categorie L3e, L4e, L5e-A ed L7e-A sono dotati di un sistema OBD fase II che controlla e segnala le avarie e la degradazione del sistema di controllo delle emissioni, ad eccezione del sistema di controllo del catalizzatore, che determinano un superamento dei valori limite di emissione di cui all'allegato VI, parte B1.
6. A decorrere dalle date previste al punto 1.8.5 dell'allegato IV, i veicoli delle (sotto)categorie L3e, L4e, L5e-A ed L7e-A sono dotati inoltre di un sistema OBD fase II che controlla e segnala le avarie e la degradazione del sistema di controllo delle emissioni che determinano un superamento dei valori limite di emissione OBD di cui all'allegato VI, parte B2.

7. I paragrafi 5 e 6 non si applicano ai motocicli enduro di categoria L3e-AxE e ai motocicli trial di categoria L3e-AxT.
  8. Al fine di armonizzare il sistema OBD di segnalazione delle avarie riguardanti la sicurezza funzionale o il sistema di controllo delle emissioni, oltre che per favorire una riparazione del veicolo efficiente ed efficace, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 75 riguardo alle prescrizioni tecniche dettagliate relative ai sistemi diagnostici di bordo per le categorie di veicoli di cui all'allegato II, C1 - Prescrizioni di costruzione e prescrizioni generali di omologazione, riga 11, incluse le prescrizioni per il funzionamento del sistema OBD e le procedure di prova per i punti elencati nei paragrafi da 1 a 7 del presente articolo, e alle prescrizioni tecniche dettagliate relative alla prova di tipo VIII di cui all'allegato V.”;
- 2) all'articolo 23, paragrafo 3, la lettera c) è sostituita dalla seguente:
- “c) procedura di durata matematica:
- Fino al 31 dicembre 2024, per ogni costituente delle emissioni, il prodotto tra il fattore di deterioramento di cui all'allegato VII, parte B, e i risultati della prova ambientale di un veicolo che ha accumulato oltre 100 km da quando è stato avviato per la prima volta all'uscita dalla catena di produzione è inferiore al valore limite ambientale stabilito dall'allegato VI, parte A.
- In deroga alle disposizioni del primo comma, per i nuovi tipi di veicoli a decorrere dal 1° gennaio 2020 e per i tipi esistenti di veicoli a partire dal 1° gennaio 2021 fino al 31 dicembre 2024, per ogni costituente delle emissioni il prodotto tra il fattore di deterioramento di cui all'allegato VII, parte B, e i risultati della prova delle prestazioni ambientali di un veicolo che ha accumulato oltre 2 500 km per un veicolo con una velocità massima di < 130 km/h e 3 500 km per un veicolo con una velocità  $\geq$  130 km/h da quando è stato avviato per la prima volta all'uscita dalla catena di produzione è inferiore al limite delle prestazioni ambientali di cui all'allegato VI, parte A.”;
- 3) l'articolo 75, paragrafo 2, è sostituito dal seguente:
- “2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 18, paragrafo 3, all'articolo 20, paragrafo 2, all'articolo 21, paragrafo 8, all'articolo 22, paragrafi 5 e 6, all'articolo 23, paragrafi 6 e 12, all'articolo 24, paragrafo 3, all'articolo 25, paragrafo 8, all'articolo 32, paragrafo 6, all'articolo 33, paragrafo 6, all'articolo 50, paragrafo 4, all'articolo 54, paragrafo 3, all'articolo 57, paragrafo 12, all'articolo 65 e all'articolo 74 è conferito alla Commissione per un periodo di dieci anni a decorrere dal 22 marzo 2013. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di cinque anni, 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. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere entro il 22 giugno 2022 e nove mesi prima della scadenza di ogni periodo successivo di cinque anni.”;
- 4) l'allegato IV è modificato conformemente all'allegato del presente regolamento.

## *Articolo 2*

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Parlamento europeo*  
*Il presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*