



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles[...]
(OR. en)

10347/19

**Fascicolo interistituzionale:
2019/0101 (COD)**

**ENV 603
ENT 151
MI 524
CODEC 1235**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	14 giugno 2019
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2019) 208 final
Oggetto:	Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2019) 208 final.

All.: COM(2019) 208 final



Bruxelles, 14.6.2019
COM(2019) 208 final

2019/0101 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo

(Testo rilevante ai fini del SEE)

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

Il 13 dicembre 2018 il Tribunale ha emesso una sentenza nell'ambito delle azioni dirette T-339/16 (*Ville de Paris/Commissione*), T-352/16 (*Ville de Bruxelles/Commissione*) e T-391/16 (*Ayuntamiento de Madrid/Commissione*) presentate contro il regolamento (UE) 2016/646 della Commissione, che modifica il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 6)¹. Il regolamento (UE) 2016/646 stabiliva i fattori di conformità utilizzati per valutare la conformità del veicolo ai limiti di emissione durante l'esecuzione della prova sulle emissioni reali di guida (*Real Driving Emissions* - RDE). I fattori di conformità contestati sono stati utilizzati per ridurre progressivamente la discrepanza tra le emissioni misurate in condizioni di guida reali e quelle misurate in laboratorio.

Il Tribunale non si pronuncia sulla necessità tecnica dei fattori di conformità. Ritiene che il regolamento (UE) 2016/646 modifichi di fatto il limite di 80 mg/km fissato dal regolamento (UE) 715/2007, consentendo un livello più elevato di emissioni nelle prove sulle emissioni reali di guida rispetto a quelle misurate in condizioni di laboratorio. Il Tribunale ritiene che solo il legislatore stesso avrebbe potuto introdurre i fattori di conformità in quanto è interessato un elemento essenziale di un atto legislativo [il regolamento (CE) n. 715/2007²]. Il Tribunale ha pertanto annullato la parte del regolamento (UE) 2016/646 che stabiliva i fattori di conformità.

L'annullamento è di natura parziale. La procedura di prova RDE stabilita dal regolamento (UE) 2016/427 della Commissione³, e successivamente modificata dai regolamenti (UE) 2016/646⁴, 2017/1154⁵ e 2018/1832⁶ della Commissione, resta pertanto in vigore e deve essere ancora eseguita in sede di omologazione.

¹ GU L 109 del 26.4.2016, pag. 1.

² 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).

³ Regolamento (UE) 2016/427 della Commissione, del 10 marzo 2016, che modifica il regolamento (CE) n. 692/2008 riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 6) (GU L 82 del 31.3.2016, pag. 1).

⁴ Regolamento (UE) 2016/646 della Commissione, del 20 aprile 2016, che modifica il regolamento (CE) n. 692/2008 riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 6) (GU L 109 del 26.4.2016, pag. 1).

⁵ Regolamento (UE) 2017/1154 della Commissione, del 7 giugno 2017, che modifica il regolamento (UE) 2017/1151, che integra il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, i regolamenti della Commissione (CE) n. 692/2008 e (UE) n. 1230/2012 e abroga il regolamento (CE) n. 692/2008 e la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le emissioni di guida reali dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 6) (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 708).

⁶ Regolamento (UE) 2018/1832 della Commissione, del 5 novembre 2018, che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti della Commissione (CE) n. 692/2008 e (UE) 2017/1151 al fine di migliorare le prove e le procedure di omologazione per le emissioni dei veicoli passeggeri e commerciali leggeri, comprese quelle per la conformità in servizio e

La necessità di adottare la presente proposta deriva direttamente dalla sentenza del Tribunale nell'ambito delle azioni dirette T-339/16, T-352/16 e T-391/16 e la sua rapida adozione è di vitale importanza per evitare l'incertezza giuridica sulle omologazioni già rilasciate dal 1° settembre 2017, nonché sulle future omologazioni. In effetti è essenziale che gli operatori economici abbiano chiarezza sulle norme applicabili al più presto e, in ogni caso, prima che la sentenza prenda effetto, il 23 febbraio 2020. Per ridurre al minimo il potenziale rischio di incertezza giuridica, il limite temporale di cui all'articolo 3 è stato fissato a tre giorni.

Al fine di evitare l'incertezza giuridica sulle omologazioni già rilasciate dal 1° settembre 2017, il Tribunale ritarda gli effetti dell'annullamento per un periodo massimo di 12 mesi (ossia fino al 23 febbraio 2020) per dare tempo alla Commissione di dare esecuzione alla sentenza.

Nel frattempo, così come per evitare un onere eccessivo per i costruttori che hanno già progettato i loro veicoli tenendo conto della procedura RDE adottata in precedenza, la Commissione ha deciso di proporre al Parlamento europeo e al Consiglio di ripristinare i fattori di conformità precedentemente adottati.

La Commissione propone inoltre che il legislatore le conferisca il potere di rivedere annualmente al ribasso i fattori di conformità stabiliti dal legislatore, al fine di rispecchiare i progressi compiuti in relazione all'accuratezza dei dispositivi di misura portatili. Ciò consentirà di ridurre anche maggiormente e in modo graduale le emissioni di ossidi di azoto (NOx) in condizioni di guida reali.

• **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

I regolamenti sulle emissioni sono adottati nell'ambito del quadro dell'UE per l'omologazione di autovetture, furgoni, autocarri, autobus e pullman. Le norme "Euro" che si sono susseguite sono indicate con numeri arabi per i veicoli leggeri (autovetture e furgoni) e con numeri romani per i veicoli pesanti (autocarri, autobus e pullman). Le norme più recenti sono Euro 6 per i veicoli leggeri e Euro VI per i veicoli pesanti:

- la direttiva 2007/46/CE⁷ fornisce un quadro giuridico comune per l'omologazione di autovetture, furgoni, autocarri, autobus e pullman;
- il regolamento (CE) n. 715/2007 sugli Euro 5 e 6 fissa a 80 mg/km i limiti di emissione per le autovetture per quanto riguarda gli inquinanti regolamentati, in particolare gli ossidi di azoto (NOx, ossia le emissioni combinate di NO e NO₂);
- il regolamento (CE) n. 692/2008 attua e modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo;
- i regolamenti (CE) n. 2017/1151 (procedura di prova per veicoli leggeri armonizzata a livello mondiale) e 2018/1832 (emissioni reali di guida 4) definiscono le nuove procedure di prova per l'omologazione dei veicoli e

le emissioni reali, e di introdurre dispositivi per il monitoraggio del consumo di carburante e di energia elettrica (GU L 301 del 27.11.2018, pag. 1).

⁷ Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (direttiva quadro) (GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1).

consentono prove in condizioni reali, anche da parte di laboratori indipendenti certificati;

- il regolamento (CE) n. 595/2009 impone il rispetto di nuovi limiti di emissione per i veicoli pesanti e i motori nuovi e stabilisce nuovi obblighi in materia di accesso alle informazioni;
- il regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione attua e modifica il regolamento (CE) n. 595/2009 per quanto riguarda le emissioni dai veicoli pesanti (Euro VI).

Le norme Euro in materia di emissioni che si sono susseguite hanno portato a cali molto significativi delle emissioni di particelle nei gas di scarico, sia in termini di massa (PM) sia in termini di numero (PN), nonché a cali di altri inquinanti, quali idrocarburi (HC) e monossido di carbonio (CO). Le emissioni di NO_x - e in particolare le emissioni di biossido di azoto (NO₂) - prodotte dal trasporto su strada non sono state tuttavia ridotte nella misura attesa con l'introduzione, nel 1991, delle norme Euro. Ciò è dovuto al fatto che le emissioni in condizioni di guida reali sono spesso superiori a quelle misurate durante la prova di omologazione (in particolare per i veicoli diesel).

Per far fronte alle elevate emissioni da autovetture su strada, per le quali negli ultimi anni è stata rilevata una significativa discrepanza con le prove di laboratorio, la Commissione ha sviluppato la procedura di prova RDE, che si applica dal 1° settembre 2017. Tale procedura di prova, che riflette meglio le emissioni effettive su strada e riduce la discrepanza tra le emissioni misurate in condizioni di guida reali e quelle misurate in un laboratorio, utilizza analizzatori delle emissioni portatili a bordo per misurare le emissioni nelle prove in condizioni reali su strada.

La procedura RDE integra la procedura basata su prove di laboratorio per verificare che i livelli di emissione di NO_x e il PN misurati durante la prova di laboratorio rimangano bassi anche in condizioni di guida reali. I veicoli leggeri certificati con l'ultima versione delle norme sulle emissioni, come "Euro 6d-TEMP" o "Euro 6d", sono certificati con prove sulle emissioni reali di guida.

Oltre a una modifica sostanziale del sistema di prove, il 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, consentirà un'efficace vigilanza del mercato per quanto riguarda le prestazioni ambientali dei veicoli.

• **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

Nel corso degli ultimi decenni la qualità dell'aria è migliorata nell'Unione europea, grazie agli sforzi comuni dell'UE e delle autorità nazionali, regionali e locali. Si sono registrate, tra l'altro, riduzioni delle emissioni di inquinanti atmosferici comprese, a partire dal 2000, tra il 10 % e il 70 % a seconda dell'inquinante (e riduzioni del 42 % per gli NO_x). Tali riduzioni si basano anche sui successi ottenuti nel controllo delle emissioni grazie all'integrazione delle prescrizioni sulla tutela ambientale nel settore dei trasporti⁸.

Le città dell'Unione europea continuano tuttavia a dover far fronte a gravi problemi di concentrazione di biossido di azoto (NO₂) nell'aria ambiente, mentre il trasporto su strada continua ad essere il maggior responsabile del superamento dei valori limite fissati dalla direttiva relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa (direttiva 2008/50/CE) al fine di proteggere la salute umana e l'ambiente. Per il 2016, 19 Stati membri

⁸ Cfr. COM (2018) 330 - Un'Europa che protegge: aria pulita per tutti.

hanno segnalato superamenti dei limiti⁹, in genere nelle zone urbane e a causa di emissioni elevate di NOx (NO + NO₂) prodotte dal traffico locale. Le emissioni di NOx delle autovetture e dei furgoni diesel, che possono essere significativamente più elevate in condizioni di guida reali rispetto ai limiti normativi misurati in base a un ciclo di prove di laboratorio, contribuiscono in misura considerevole¹⁰.

I limiti obbligatori di emissione di NOx per le autovetture diesel nell'UE sono stati progressivamente ridotti da 500 mg/km per l'Euro 3 (non erano specificati limiti di NOx per i veicoli diesel Euro 1 e 2) a 80 mg/km per l'Euro 6¹¹. Vi sono tuttavia prove del fatto che, nonostante i limiti sempre più rigorosi di NOx, verificati in condizioni di laboratorio e in un ciclo di prove standardizzato, le emissioni effettive di NOx in condizioni di guida reali non sono diminuite nella stessa misura (Weiss et al. 2011).

In risposta a questa situazione, la Commissione ha messo a punto la procedura per le emissioni reali di guida (RDE). Questa nuova procedura di prova è essenziale per controllare le emissioni di NOx prodotte dalle autovetture diesel in condizioni di guida reali. Inizialmente applicata a fini di monitoraggio a partire dall'inizio del 2016 a integrazione delle prove di laboratorio, è applicabile ai nuovi tipi di veicoli dal 1° settembre 2017; si applicherà a tutti i nuovi veicoli dal 1° settembre 2019.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

• Base giuridica

La base giuridica della proposta è l'articolo 114 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

• Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)

In linea con altri atti legislativi concernenti l'omologazione dei veicoli a motore, l'azione in esame si basa sull'articolo 114 del TFUE che garantisce il funzionamento del mercato interno.

L'azione dell'Unione europea è necessaria poiché occorre evitare l'insorgere di ostacoli al mercato unico, segnatamente nel settore automobilistico, come pure a causa della natura transnazionale dell'inquinamento atmosferico e dei cambiamenti climatici. Sebbene gli effetti dei principali inquinanti atmosferici tossici siano più nocivi vicino alla fonte, gli effetti sulla qualità dell'aria non si limitano al livello locale e l'inquinamento transfrontaliero costituisce un grave problema ambientale che spesso ostacola l'adozione di soluzioni nazionali. I modelli atmosferici mostrano che l'inquinamento prodotto in uno Stato membro contribuisce all'inquinamento in altri Stati membri. Per risolvere il problema dell'inquinamento atmosferico è necessaria un'azione concertata dell'UE.

• Proporzionalità

La proposta è proporzionata in quanto prevede la necessaria modifica giuridica e, al tempo stesso, non va al di là di quanto necessario per conseguire gli obiettivi di riduzione delle emissioni inquinanti prodotte dai veicoli a motore, da un lato, e per garantire la certezza del

⁹ Cfr. AEA, 2019. *Air Quality in Europe – 2018 report* (Qualità dell'aria in Europa - Relazione 2018). <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018>

¹⁰ Il traffico stradale è responsabile di circa il 40 % delle emissioni di ossido di azoto nell'UE. Delle emissioni totali di ossido di azoto dovute al traffico, circa l'80 % proviene da veicoli con motore diesel.

¹¹ Il valore limite degli NOx per l'Euro 6, introdotto nel 2007, si applica ai nuovi tipi dal settembre 2014 e ai nuovi veicoli dal settembre 2015.

diritto per i costruttori di veicoli, dall'altro. Essa prevede le condizioni giuridiche necessarie per mantenere, nella misura del possibile, la parità di condizioni tra i costruttori.

- **Scelta dell'atto giuridico**

L'uso di un regolamento è appropriato perché modifica un 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**

Non pertinente.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

La Commissione ha inviato un questionario ai portatori di interessi del settore automobilistico prima dell'adozione dei fattori di conformità RDE. Con il questionario si chiedevano informazioni e dati tecnici ai fini della valutazione della Commissione. Le domande riguardavano i seguenti tre punti:

a) composizione del nuovo parco veicoli diesel per quanto riguarda le tecnologie di riduzione degli NOx;

b) i dati disponibili sulle attuali prestazioni di tali veicoli in termini di emissioni reali di guida;

c) informazioni sul potenziale di miglioramento generico delle loro prestazioni in termini di emissioni di NOx.

Le risposte pervenute sono state quattro, provenienti dall'Associazione europea dei costruttori di automobili (ACEA), dall'Associazione per il controllo delle emissioni da catalizzatore (AECC), da un'associazione di costruttori di veicoli (presentata a condizione di anonimato) e da un importante fornitore di primo livello (presentata a condizione di anonimato). Nessun singolo costruttore di veicoli ha fornito informazioni nonostante le richieste scritte e le diverse richieste orali nei pertinenti gruppi di lavoro. Delle quattro risposte pervenute, solo quelle dell'AECC e del fornitore di primo livello hanno fornito informazioni e dati pertinenti. Le due restanti si sono rivelate di utilizzo molto scarso nel contesto considerato.

- **Assunzione e uso di perizie**

Prima dell'adozione del regolamento (UE) 2016/646, il Centro comune di ricerca della Commissione (JRC) ha effettuato un metastudio dei dati sulle emissioni di NOx derivanti dalle prove con sistemi portatili di misura delle emissioni (*Portable Emission Measurement Systems* - PEMS) effettuate su veicoli diesel Euro 6. L'insieme di dati risultante comprendeva 36 veicoli diesel di diversi tipi e 234 singoli giri di prova. Si tratta di un insieme completo e affidabile di dati, da cui è emerso che il livello medio di emissioni di NOx dei veicoli diesel Euro 6 su strada è pari a circa 4 (ossia quattro volte il limite regolamentare di NOx).

- **Valutazione d'impatto**

La presente proposta non richiede una valutazione d'impatto. L'iniziativa modifica semplicemente lo strumento giuridico mediante il quale sono stabiliti gli stessi fattori di conformità esistenti necessari per la corretta applicazione della procedura di prova RDE e conferisce alla Commissione il potere di rivedere ulteriormente al ribasso il fattore di conformità, per adeguarlo al progresso tecnico. I fattori di conformità non incidono sui limiti

di emissione vigenti di cui al regolamento (CE) n. 715/2007, che sono stati oggetto di una valutazione d'impatto al momento dell'adozione del regolamento (CE) n. 715/2007¹².

- **Diritti fondamentali**

La proposta non ha conseguenze per la tutela dei diritti fondamentali.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Non pertinente.

5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

Non pertinente.

- **Documenti esplicativi (per le direttive)**

Non pertinente.

¹² *Commission staff working document - Annex to the Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on type approval of motor vehicles with respect to emissions and on access to vehicle repair information, amending Directive 72/306/EEC and Directive .../EC - Impact Assessment* (Documento di lavoro dei servizi della Commissione - Allegato della proposta di regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio relativo all'omologazione degli autoveicoli riguardo alle emissioni e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione del veicolo e che modifica la direttiva 72/306/CEE e la direttiva .../.../CE){COM(2005) 683 final}.

/* SEC/2005/1745 */

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo

(Testo rilevante ai fini del SEE)

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 europeo¹,
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,
considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio² è uno degli atti normativi separati relativi al quadro di omologazione previsto dalla direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio³.
- (2) Il regolamento (CE) n. 715/2007 impone per i veicoli leggeri nuovi il rispetto di determinati limiti di emissione (norme Euro 5 ed Euro 6) e stabilisce ulteriori obblighi in materia di accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo. Le disposizioni tecniche specifiche necessarie per l'attuazione di tale regolamento sono state stabilite dal regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione⁴ e successivamente dal regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione⁵.

¹ GU C , del , pag .

² 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).

³ Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (direttiva quadro) (GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1).

⁴ Regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione, del 18 luglio 2008, recante attuazione e modifica del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo (GU L 199 del 28.7.2008, pag. 1).

⁵ Regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, del 1° giugno 2017, che integra il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore

- (3) I requisiti di omologazione in materia di emissioni dai veicoli a motore sono diventati gradualmente molto più rigorosi con l'introduzione e la successiva revisione delle norme Euro. Sebbene per i veicoli in generale si siano registrate riduzioni sostanziali delle emissioni nell'intera gamma di inquinanti regolamentati, analoghe riduzioni non si sono verificate per le emissioni di NOx dei motori diesel o di particelle per i motori a benzina a iniezione diretta, installati in particolare nei veicoli leggeri. Sono quindi necessari interventi per correggere tale situazione.
- (4) La Commissione ha effettuato un'analisi dettagliata delle procedure, delle prove e dei requisiti di omologazione definiti dal regolamento (CE) n. 692/2008 sulla base di ricerche da essa condotte e di informazioni esterne e ha constatato che le emissioni effettivamente generate durante la guida su strada dai veicoli Euro 5 o Euro 6 superano ampiamente le emissioni misurate con il nuovo ciclo di guida europeo (*New European Driving Cycle* - NEDC) di regolamentazione, in particolare per quanto riguarda le emissioni di NOx dei veicoli diesel.
- (5) La Commissione ha quindi sviluppato una nuova metodologia per testare le emissioni dei veicoli in condizioni di guida reali, la procedura di prova delle emissioni reali di guida (*real-driving emissions* - RDE). La procedura di prova RDE è stata introdotta dai regolamenti (UE) 2016/427⁶ e (UE) 2016/646⁷ della Commissione, successivamente ripresa nel regolamento (UE) 2017/1151 e ulteriormente migliorata con il regolamento (UE) 2017/1154 della Commissione⁸.
- (6) Il regolamento (UE) n. 2016/646⁹ ha introdotto le date di applicazione della procedura di prova delle emissioni reali di guida, nonché i criteri di conformità per le RDE. A tal fine, sono stati utilizzati fattori di conformità specifici per inquinante per tenere conto delle incertezze statistiche e tecniche delle misurazioni effettuate mediante sistemi portatili di misura delle emissioni (*Portable Emission Measurement Systems* - PEMS).

riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione e il regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione e abroga il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 1).

⁶ Regolamento (UE) 2016/427 della Commissione, del 10 marzo 2016, che modifica il regolamento (CE) n. 692/2008 riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 6) (GU L 82 del 31.03.2016, pag. 1).

⁷ Regolamento (UE) 2016/646 della Commissione, del 20 aprile 2016, che modifica il regolamento (CE) n. 692/2008 riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 6) (GU L 109 del 26.04.2016, pag. 1).

⁸ Regolamento (UE) 2017/1154 della Commissione, del 7 giugno 2017, che modifica il regolamento (UE) 2017/1151, che integra il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, i regolamenti della Commissione (CE) n. 692/2008 e (UE) n. 1230/2012 e abroga il regolamento (CE) n. 692/2008 e la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le emissioni di guida reali dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 6) (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 708).

⁹ Regolamento (UE) 2016/646 della Commissione, del 20 aprile 2016, che modifica il regolamento (CE) n. 692/2008 riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 6) (GU L 109 del 26.04.2016, pag. 1).

- (7) Il 13 dicembre 2018, il Tribunale si è pronunciato, nelle cause riunite T-339/16, T-352/16 e T-391/16¹⁰, in merito a un ricorso per l'annullamento del regolamento (UE) 2016/646. Il Tribunale ha annullato la parte del regolamento (UE) 2016/646 che stabiliva i fattori di conformità utilizzati per valutare la conformità dei risultati delle prove RDE ai limiti di emissione fissati dal regolamento (CE) n. 715/2007. Il Tribunale ha ritenuto che solo il legislatore poteva introdurre tali fattori di conformità in quanto era interessato un elemento essenziale del regolamento (CE) n. 715/2007.
- (8) Il Tribunale non ha messo in dubbio la giustificazione tecnica dei fattori di conformità. Per tale motivo, e dato che allo stato attuale dello sviluppo tecnologico permane una discrepanza tra le emissioni misurate in condizioni di guida reali e quelle misurate in un laboratorio, è opportuno introdurre i fattori di conformità nel regolamento (CE) n. 715/2007.
- (9) Per consentire ai costruttori di rispettare i limiti di emissione Euro 6 nel contesto della procedura di prova RDE, i criteri di conformità per le emissioni reali di guida dovrebbero essere introdotti in due fasi. Nella prima fase, su richiesta del costruttore, si dovrebbe applicare un fattore di conformità temporaneo, mentre in un secondo tempo dovrebbe essere utilizzato solo il fattore di conformità definitivo. È opportuno che la Commissione riesamini periodicamente i fattori di conformità definitivi alla luce del progresso tecnico.
- (10) Il trattato di Lisbona ha introdotto la possibilità per il legislatore di delegare alla Commissione il potere di adottare atti non legislativi di portata generale che integrano o modificano taluni elementi non essenziali dell'atto legislativo. Le misure che possono essere oggetto della delega di potere di cui all'articolo 290, paragrafo 1, del TFUE corrispondono in linea di massima a quelle che rientrano nella procedura di regolamentazione con controllo istituita dall'articolo 5 *bis* della decisione 1999/468/CE del Consiglio¹¹. Occorre pertanto adattare all'articolo 290 del TFUE le disposizioni del regolamento (CE) n. 715/2007 che prevedono il ricorso alla procedura di regolamentazione con controllo.
- (11) Al fine di contribuire al conseguimento degli obiettivi dell'Unione in materia di qualità dell'aria e di ridurre le emissioni dei veicoli, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti in conformità all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) riguardo alle norme dettagliate in materia di procedure, prove e requisiti specifici per l'omologazione. Tale delega dovrebbe includere: la possibilità di integrare il regolamento (CE) n. 715/2007 con tali norme riviste nonché con i cicli di prova utilizzati per misurare le emissioni; le prescrizioni per l'applicazione del divieto di utilizzo di impianti/dispositivi di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni; le misure necessarie per l'applicazione dell'obbligo per i costruttori di consentire un accesso illimitato e standardizzato alle informazioni sulla riparazione e sulla manutenzione dei veicoli; l'adozione di un metodo rivisto di misura del particolato. La delega dovrebbe inoltre includere la modifica del regolamento (CE) n. 715/2007 al fine di rivedere al ribasso i fattori di conformità definitivi, di tenere conto dei progressi tecnici relativi ai PEMS, di ricalibrare i valori limite basati sulla massa del particolato e di introdurre valori

¹⁰ Sentenza del 13 dicembre 2018, *Ville de Paris, Ville de Bruxelles e Ayuntamiento de Madrid /Commissione*, T-339/16, T-352/16 e T-391/16, EU:T:2018:927.

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

limite basati sul numero di particelle. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, e che tali consultazioni siano condotte nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio dovrebbero ricevere tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri e i loro esperti dovrebbero avere sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

- (12) Per garantire la continuità dell'attuazione alla luce del progresso tecnico, le procedure di regolamentazione con controllo pendenti al momento dell'entrata in vigore del presente regolamento, per le quali il comitato ha già espresso il proprio parere, dovrebbero essere completate conformemente all'articolo 5 *bis* della decisione 1999/468/CE.
- (13) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione dell'articolo 4, paragrafi 2 e 3, del regolamento (CE) n. 715/2007, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio¹².
- (14) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire stabilire norme sulle emissioni dei veicoli a motore per contribuire al conseguimento degli obiettivi fondamentali di qualità dell'aria, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri, poiché i veicoli a motore con un'omologazione valida possono essere commercializzati oltre i confini nazionali, ma, a motivo della portata e degli effetti dell'azione, 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.
- (15) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 715/2007,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CE) n. 715/2007 è così modificato:

- (1) all'articolo 2, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Su richiesta del costruttore, l'omologazione concessa a norma del presente regolamento può essere estesa dai veicoli di cui al paragrafo 1 ai veicoli M₁, M₂, N₁ e N₂ definiti nell'allegato II della direttiva 2007/46/CE con massa di riferimento non superiore a 2 840 kg che soddisfano i requisiti di cui al presente regolamento. ";
- (2) all'articolo 3, la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

¹² Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

"Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni: ";

(3) l'articolo 4 è così modificato:

(a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. I costruttori dimostrano che tutti i veicoli nuovi venduti, immatricolati o messi in servizio nella Comunità sono stati omologati conformemente al presente regolamento. I costruttori dimostrano inoltre che tutti i nuovi dispositivi di ricambio di controllo dell'inquinamento da omologare, venduti o messi in servizio nella Comunità, sono stati omologati conformemente al presente regolamento.

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

(b) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. La Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, le procedure e i requisiti specifici di cui ai paragrafi 2 e 3. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 15, paragrafo 2. ";

(4) l'articolo 5 è così modificato:

(a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

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

(b) al paragrafo 3, la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

"3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 14 *bis* al fine di integrare i paragrafi 1 e 2 mediante la definizione di requisiti specifici e lo sviluppo delle procedure, delle prove e dei requisiti specifici per l'omologazione stabiliti dal presente paragrafo per quanto riguarda in particolare:";

(5) all'articolo 6, paragrafo 7, la seconda frase è sostituita dalla seguente:

"Se, in quel momento, le informazioni non sono ancora disponibili o non ancora conformi al presente regolamento, il costruttore le fornisce entro sei mesi dalla data dell'omologazione. ";

(6) l'articolo 8 è sostituito dal seguente:

"Articolo 8

Atti delegati relativi all'accesso alle informazioni sulla riparazione e sulla manutenzione dei veicoli

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

(7) l'articolo 10 è così modificato:

(a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Con effetto dal 2 luglio 2007, in caso di richiesta del costruttore le autorità nazionali non possono, per motivi attinenti alle emissioni o al consumo di carburante dei veicoli, rifiutare il rilascio dell'omologazione CE o nazionale a un nuovo tipo di veicolo né proibirne l'immatricolazione, la vendita o l'entrata in servizio, se il veicolo interessato è conforme al presente regolamento, nella fattispecie ai valori limite di emissione Euro 5 o Euro 6 di cui rispettivamente alla tabella 1 e alla tabella 2 dell'allegato I, fatto salvo il secondo comma dell'articolo 4, paragrafo 1.";

(b) i paragrafi 4 e 5 sono sostituiti dai seguenti:

"4. A decorrere dal 1° settembre 2014, e dal 1° settembre 2015 per i veicoli della categoria N₂ e delle classi II e III della categoria N₁, le autorità nazionali rifiutano, per motivi attinenti alle emissioni o al consumo di carburante, il rilascio dell'omologazione CE o nazionale per nuovi tipi di veicoli che non siano conformi al presente regolamento, nella fattispecie ai valori limite Euro 6 di cui alla tabella 2 dell'allegato I.

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

5. A decorrere dal 1° settembre 2015, e dal 1° settembre 2016 per i veicoli della categoria N₂ e delle classi II e III della categoria N₁, le autorità nazionali cessano di ritenere validi ai fini dell'articolo 18 della direttiva 2007/46/CE i certificati di conformità relativi ai veicoli nuovi che non siano conformi al presente regolamento, nella fattispecie ai valori limite Euro 6 di cui alla tabella 2 dell'allegato I ["determinati in conformità all'articolo 4, secondo comma,] e, per motivi attinenti alle emissioni o al consumo di carburante, vietano l'immatricolazione, la vendita o l'entrata in servizio di tali veicoli.

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

(8) all'articolo 11, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Le autorità nazionali vietano la vendita o l'installazione sui veicoli di dispositivi di ricambio di controllo dell'inquinamento nuovi, destinati a veicoli omologati ai sensi del presente regolamento, qualora essi non siano di un tipo per il quale è stata rilasciata un'omologazione a norma del presente regolamento.";

(9) all'articolo 12, paragrafo 1, il primo comma è sostituito dal seguente:

"1. Gli Stati membri possono introdurre incentivi finanziari applicabili alla produzione in serie di veicoli conformi al presente regolamento.";

(10) all'articolo 14, i paragrafi 2 e 3 sono sostituiti dai seguenti:

"2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 14 *bis* al fine di adottare le misure seguenti, basate sui risultati del programma UNECE di misurazione del particolato, condotto sotto l'egida del Forum mondiale per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli, senza abbassare il livello di tutela ambientale all'interno dell'Unione:

- a) modifica del presente regolamento ai fini del riesame dei valori limite relativi alla massa del particolato e al numero di particelle di cui all'allegato I;
- b) integrazione del presente regolamento mediante l'adozione di un metodo rivisto di misura del numero di particelle.

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

- a) l'integrazione del presente regolamento al fine di adeguare le procedure, le prove e i requisiti così come i cicli di prova utilizzati per misurare le emissioni, per tenere adeguatamente conto delle emissioni reali di guida;
- b) la modifica del presente regolamento al fine di adeguare al progresso tecnico i fattori di conformità definitivi specifici per inquinante di cui alla tabella 2a dell'allegato I.";

(11) è inserito il seguente articolo 14 *bis*:

"Articolo 14 bis

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare gli atti delegati di cui all'articolo 5, paragrafo 3, all'articolo 8, e all'articolo 14, paragrafi 2 e 3, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal... [data di entrata in vigore]. La Commissione redige 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.
3. La delega di potere di cui all'articolo 5, paragrafo 3, all'articolo 8 e all'articolo 14, paragrafi 2 e 3, 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. La decisione non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima di adottare un atto delegato, la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, dell'articolo 8 e dell'articolo 14, paragrafi 2 e 3, 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.";

(12) l'articolo 15 è sostituito dal seguente:

"Articolo 15

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato di cui all'articolo 40, paragrafo 1, della direttiva 2007/46/CE. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
 2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.";
- (13) l'allegato I è modificato conformemente all'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

Il presente regolamento lascia impregiudicate le procedure in corso a norma dell'articolo 5, paragrafo 3, dell'articolo 8 e dell'articolo 14, paragrafi 2 e 3, del regolamento (CE) n. 715/2007, nel cui ambito il comitato abbia già espresso il proprio parere conformemente all'articolo 5 *bis* della decisione 1999/468/CE.

Articolo 3

Il presente regolamento entra in vigore il terzo 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