

Bruxelles, 10.11.2022  
COM(2022) 586 final

2022/0365 (COD)

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**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SEC(2022) 397 final} - {SWD(2022) 358 final} - {SWD(2022) 359 final} -  
{SWD(2022) 360 final}

## RELAZIONE

### 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

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

Ai fini di un corretto funzionamento del mercato unico occorre garantire la libera circolazione di merci, persone, servizi e capitali. A tale fine, il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio ha stabilito un sistema globale di omologazione e vigilanza del mercato per i veicoli a motore, i rimorchi e i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli. Anche le prescrizioni tecniche per l'omologazione di veicoli a motore e motori riguardo alle emissioni sono armonizzate al fine di evitare l'adozione di prescrizioni diverse da uno Stato membro all'altro e di garantire un grado elevato di protezione dell'ambiente e della salute.

L'inquinamento atmosferico rimane un rischio ambientale e sanitario importante in Europa. Sebbene la qualità dell'aria sia migliorata, una parte significativa della popolazione urbana dell'UE continua ad essere esposta a concentrazioni di inquinanti superiori ai limiti definiti dalla direttiva sulla qualità dell'aria ambiente<sup>1</sup>. Si stima che l'inquinamento atmosferico abbia causato più di 300 000 morti premature nell'UE-28 nel 2018<sup>2</sup>. Nonostante vi sia un'incidenza anche di altri settori, il trasporto su strada continua ad essere il responsabile principale dell'inquinamento atmosferico. In media, nel 2018 è stato responsabile del 39 % delle emissioni nocive di NO<sub>x</sub> (il 47 % nelle zone urbane<sup>3</sup>) e dell'11 % delle emissioni totali di PM<sub>10</sub><sup>4</sup>.

Il **Green Deal europeo**<sup>5</sup> è una nuova strategia di crescita che mira a trasformare l'UE in una società giusta e prospera, dotata di un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva. L'UE dovrebbe inoltre promuovere, e sostenere con investimenti, la necessaria trasformazione digitale, che offre gli strumenti essenziali per realizzare i cambiamenti. La tecnologia digitale può contribuire in effetti a ridurre le emissioni globali, a migliorare la qualità della vita e a ridurre l'impronta ambientale della società, ad esempio ottimizzando l'uso dell'energia e monitorando le emissioni dei trasporti<sup>6</sup>. Ai fini del conseguimento della neutralità climatica entro il 2050 e dell'ambizione di un ambiente a inquinamento zero, privo di sostanze tossiche, devono trasformarsi tutti i settori, compreso quello del trasporto su strada. Con il Green Deal europeo è stata annunciata l'adozione di una proposta di norme più severe in materia di emissioni di inquinanti atmosferici per i veicoli con motore a combustione (Euro 7).

Al fine di accelerare la decarbonizzazione del trasporto su strada, nel luglio del 2021 la Commissione ha proposto una modifica del regolamento sui **livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub>** per le autovetture e i furgoni<sup>7</sup>, in modo da tracciare un percorso chiaro

---

<sup>1</sup> Direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa (GU L 152 dell'11.6.2008, pag. 1).

<sup>2</sup> [Agenzia europea dell'ambiente \(AEA\), 2020](#). Qualità dell'aria in Europa. Relazione 2020 (in inglese).

<sup>3</sup> [Centro comune di ricerca \(JRC\), 2019](#). Atlante dell'NO<sub>2</sub> urbano (in inglese).

<sup>4</sup> [AEA, 2020](#). Visualizzatore dei dati sulle emissioni di inquinanti atmosferici (Protocollo di Göteborg Convenzione sull'inquinamento atmosferico transfrontaliero a grande distanza), 1990-2018.

<sup>5</sup> COM(2019) 640 final.

<sup>6</sup> COM(2021) 118 final.

<sup>7</sup> COM(2021) 556 final.

verso la mobilità a emissioni zero<sup>8</sup>. Inoltre, nel dicembre del 2020 la Commissione ha adottato la **strategia per la mobilità sostenibile e intelligente**<sup>9</sup> e nel maggio del 2021 il **piano d'azione per l'inquinamento zero**<sup>10</sup>. Secondo tali strategie, i trasporti dovrebbero diventare nettamente meno inquinanti, in particolare nelle città, e la normativa Euro 7 è considerata una parte essenziale della transizione verso la mobilità pulita.

Infine, ma non per questo meno importante, la **nuova strategia industriale per l'Europa**<sup>11</sup> offre strumenti per affrontare la duplice sfida della trasformazione verde e digitale, e per aiutare l'industria europea a trasformare in realtà l'ambizione del Green Deal europeo. Il nuovo quadro sulle emissioni inquinanti offrirà al settore automobilistico dell'UE la certezza del diritto e il vantaggio derivante dall'assumere una posizione competitiva di primo piano. Le norme dell'UE sulle emissioni devono essere all'avanguardia rispetto a quelle in fase di elaborazione in mercati chiave quali Stati Uniti e Cina, di modo che l'UE possa mantenere un vantaggio competitivo. L'accesso a tali mercati potrebbe risultare problematico per i costruttori dell'UE, in quanto diventerebbe più costoso soddisfare le prescrizioni sulle emissioni vigenti nei diversi mercati.

La transizione verso un parco autovetture/furgoni a emissioni zero richiederà almeno due decenni, anche in considerazione della durata di vita media di oltre 11 anni di autovetture e furgoni. Nel frattempo, ai fini del conseguimento degli obiettivi suddetti, i veicoli con motore a combustione interna che continueranno a essere immessi sul mercato dovranno essere il più possibile puliti.

Allo stesso tempo l'industria automobilistica si trova ad affrontare altre trasformazioni significative: gravi carenze delle catene di approvvigionamento, effetti dell'invasione russa in Ucraina, aumento dei costi dell'energia e delle materie prime.

Nonostante gli obiettivi proposti di abbattimento del 100 % delle emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture e dei furgoni entro il 2035, la futura proposta di revisione dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli pesanti, la crescente quota di veicoli pesanti a emissioni zero e a basse emissioni e i nuovi veicoli Euro 6d/VI E che stanno entrando nel mercato, non è possibile conseguire un livello basso di inquinamento a breve-medio termine per le emissioni inquinanti generate dal trasporto su strada senza ulteriori provvedimenti. La presente proposta mira ad affrontare i tre **problemi** individuati per i quali le norme sulle emissioni Euro 6/VI non contribuiscono in modo sufficiente alla necessaria riduzione delle emissioni inquinanti generate dal trasporto su strada. Si tratta dei problemi seguenti: 1) la complessità delle norme sulle emissioni dei veicoli; 2) i limiti ormai sorpassati per gli inquinanti prodotti dai veicoli; 3) il controllo insufficiente delle emissioni effettive dei veicoli.

L'**obiettivo generale** dell'iniziativa è duplice: 1) garantire il corretto funzionamento del mercato unico stabilendo regole più appropriate, efficaci in termini di costi e adeguate alle esigenze future per le emissioni dei veicoli; 2) garantire un livello elevato di tutela dell'ambiente e della salute nell'UE riducendo ulteriormente le emissioni di inquinanti atmosferici prodotte dal trasporto su strada.

La presente iniziativa contribuirà al conseguimento dell'obiettivo generale perseguendo i tre **obiettivi specifici** illustrati di seguito. Essa:

---

<sup>8</sup> Nel 2022 seguirà una proposta sui livelli prestazionali in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli pesanti.

<sup>9</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>10</sup> COM(2021) 400 final.

<sup>11</sup> COM(2020) 102 final e COM(2021) 350 final.

- 1) ridurrà la complessità delle attuali norme Euro sulle emissioni;
- 2) fisserà limiti aggiornati per tutti gli inquinanti atmosferici contemplati;
- 3) migliorerà il controllo delle emissioni effettive.

Migliorare il controllo delle emissioni effettive per tutta la durata di vita dei veicoli rappresenta un aspetto di importanza notevole per il mercato dei veicoli di seconda mano, importante per diversi paesi dell'UE ma anche per altre regioni, quali l'Africa o il Medio Oriente. La proposta di normativa Euro 7 mira a ridurre le emissioni dei veicoli durante una parte più lunga della loro durata di vita, a vantaggio anche degli utenti dei veicoli di seconda mano. In particolare, per quanto concerne l'obiettivo specifico 3, le autovetture pre-Euro 7 continueranno a incidere sulla qualità dell'aria per diversi anni a venire. Potrebbero essere concessi incentivi adeguati affinché le autovetture più datate siano adatte per soddisfare le prescrizioni della normativa Euro 7 sulle emissioni dallo scarico, ma anche quelle relative alle emissioni dagli pneumatici e dai freni. Inoltre, al fine di accelerare la riduzione delle emissioni del parco veicoli esistente e la transizione verso un trasporto a zero emissioni, è importante incoraggiare la conversione dei veicoli con motore a combustione interna in veicoli elettrici a batteria o a celle a combustibile.

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

Il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio ha fissato un quadro generale per l'omologazione e la vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei relativi rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli.

Le norme Euro sulle emissioni dei veicoli (regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009) rientrano nel quadro di cui sopra<sup>12</sup>. Si tratta di norme interconnesse con diverse disposizioni vigenti e proposte pianificate che affrontano il problema degli inquinanti atmosferici generati dal trasporto su strada, e con le norme sulle emissioni di CO<sub>2</sub><sup>13</sup> che riducono gli inquinanti atmosferici come beneficio collaterale. La presente proposta legislativa riguardante la normativa Euro 7 sulle emissioni di autovetture, furgoni, autocarri e autobus migliora la coerenza delle norme Euro sulle emissioni con le misure seguenti.

La **direttiva sulla qualità dell'aria ambiente**<sup>14</sup> intende migliorare la qualità dell'aria stabilendo limiti per le concentrazioni nell'aria ambiente di inquinanti atmosferici specifici provenienti da tutte le fonti di inquinamento atmosferico (agricoltura, energia, industria manifatturiera ecc.). La **direttiva sugli impegni nazionali di riduzione delle emissioni**<sup>15</sup> mira alla riduzione delle emissioni nazionali di inquinanti atmosferici stabilendo impegni nazionali di riduzione per inquinanti atmosferici specifici, con riduzioni da parte di tutti i settori, compreso il trasporto su strada. Il 26 ottobre 2022 la Commissione ha adottato una proposta di revisione delle direttive sulla qualità dell'aria ambiente<sup>16</sup>. Con la revisione proposta saranno fissate, per il periodo fino al 2030, norme provvisorie dell'UE sulla qualità dell'aria allineate più strettamente agli orientamenti dell'Organizzazione mondiale della sanità, che instraderanno l'UE verso il conseguimento dell'inquinamento atmosferico zero, con l'obiettivo di raggiungerlo al più tardi entro il 2050. La proposta Euro 7 è un aspetto

---

<sup>12</sup> Di cui all'allegato II del regolamento (UE) 2018/858.

<sup>13</sup> Regolamento (UE) 2019/631 e regolamento (UE) 2019/1242.

<sup>14</sup> Direttiva 2008/50/CE.

<sup>15</sup> Direttiva (UE) 2016/2284.

<sup>16</sup> Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa (COM(2022) 542 final).

importante ai fini della realizzazione di tale ambizione e contribuisce agli obiettivi della politica dell'UE in materia di aria pulita, compresa la revisione della direttiva sulla qualità dell'aria ambiente. Garantendo una riduzione di tutte le emissioni di inquinanti atmosferici generati dal trasporto su strada coerente con la copertura e gli obiettivi della direttiva sulla qualità dell'aria ambiente/direttiva sugli impegni nazionali di riduzione delle emissioni in materia di inquinanti atmosferici, la proposta di normativa Euro 7 aiuta in particolare gli Stati membri a rispettare gli impegni assunti nel contesto di tali due direttive.

Le **norme sulle emissioni di CO<sub>2</sub>** sostengono gli obiettivi climatici dell'UE stabiliti nella normativa europea sul clima<sup>17</sup>, che mira a ridurre entro il 2030 le emissioni di gas a effetto serra nell'UE di almeno il 55 % rispetto al 1990. Nel luglio del 2021 la Commissione ha proposto di rivedere e rafforzare le norme in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> per autovetture e furgoni<sup>18</sup>, mentre la revisione delle norme per i veicoli pesanti è prevista per la fine del 2022. Quantunque le norme sulle emissioni di CO<sub>2</sub> promuovano le tecnologie a emissioni zero, come i veicoli elettrici, la nuova normativa Euro 7 riguarda l'emissione di inquinanti atmosferici nocivi dai motori a combustione e le emissioni diverse da quelle dallo scarico generate dai veicoli elettrici, con l'obiettivo di tutelare la salute umana e l'ambiente. Di conseguenza, gli obiettivi generali della normativa Euro 7 rimangono validi fintanto che i veicoli con motore a combustione interna continueranno a emettere inquinanti dallo scarico e tutti i veicoli contribuiranno alle emissioni diverse da quelle dallo scarico. Nonostante l'obiettivo di riduzione del 100 % delle emissioni di CO<sub>2</sub> proposto per il 2035 per le autovetture nuove e i furgoni nuovi, il numero di veicoli immessi sul mercato dotati di motore a combustione (compresi quelli ibridi) rimarrà notevole, in particolare per quanto riguarda il segmento degli autocarri e degli autobus. Le due norme sulle emissioni di CO<sub>2</sub> e di inquinanti sono considerate complementari ai fini della realizzazione dell'ambizione climatica e dell'inquinamento zero del Green Deal europeo e contribuiscono al passaggio alla mobilità sostenibile.

Le **direttive sui controlli tecnici**<sup>19</sup> hanno l'obiettivo di aumentare la sicurezza stradale nell'UE e di garantire le prestazioni ambientali dei veicoli, mediante controlli regolari dei veicoli durante tutta la loro vita operativa. Per quanto riguarda le emissioni, l'obiettivo è quello di contribuire alla riduzione delle emissioni di inquinanti atmosferici individuando più efficacemente i veicoli che producono emissioni eccessive a causa di difetti tecnici, attraverso controlli tecnici periodici e controlli su strada. La presente proposta contiene elementi a sostegno di tale obiettivo, tra cui l'attuazione del monitoraggio a bordo, che dovrebbero portare a risparmi sui costi. Tali meccanismi potrebbero gradualmente diventare uno strumento primario delle direttive sui controlli tecnici, contribuendo a modernizzare le attuali procedure di controllo e determinando una riduzione dei costi amministrativi. Nell'ambito della futura revisione delle direttive sui controlli tecnici si dovrà tenere conto di tali nuovi meccanismi, anche per quanto concerne le misure di attuazione che dovranno essere sviluppate nel contesto della revisione del pacchetto sui controlli tecnici<sup>20</sup>.

---

<sup>17</sup> [Regolamento \(UE\) 2021/1119](#) che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 ("normativa europea sul clima").

<sup>18</sup> COM(2021) 556 final.

<sup>19</sup> [Direttiva 2014/45/UE](#) relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi; [direttiva 2014/47/UE](#) relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione.

<sup>20</sup> Sicurezza dei veicoli – revisione del pacchetto sui controlli tecnici dell'UE (europa.eu).

La **direttiva Eurobollo**<sup>21</sup>, che stabilisce regole comuni in merito agli oneri per le infrastrutture stradali, e la **direttiva sui veicoli puliti**<sup>22</sup>, che promuove soluzioni di mobilità pulita attraverso appalti pubblici, sono inoltre coerenti con gli obiettivi generali delle norme Euro. In particolare sostengono la domanda di veicoli puliti consentendo agli Stati membri di variare i pedaggi in base alle emissioni inquinanti dei veicoli e mediante appalti pubblici. La **direttiva sulla qualità dei carburanti**<sup>23</sup> prescrive le caratteristiche qualitative dei carburanti commercializzati sul mercato, ed è quindi importante per le norme Euro.

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

Nel contesto della strategia digitale dell'UE e in seguito alla comunicazione concernente una **strategia europea per i dati**<sup>24</sup>, la Commissione ha presentato una legge sui dati per sostenere la condivisione di dati tra imprese e amministrazioni e tra le imprese stesse. Tale legge offre un quadro orizzontale per il miglioramento dell'accesso ai dati e la loro condivisione tra i vari settori. I problemi specifici del settore automobilistico nel contesto dell'accesso ai dati di bordo giustificano l'integrazione della legge sui dati con un'iniziativa specifica. La presente iniziativa dovrebbe garantire la disponibilità di un insieme minimo di dati e funzioni, nonché condizioni di accesso eque per tutti i fornitori di servizi in campo automobilistico. Favorendo la disponibilità e l'accessibilità dei dati di bordo, questa iniziativa risulta complementare alla presente proposta di normativa Euro 7, in quanto faciliterebbe l'adozione ottimale del monitoraggio continuo delle emissioni.

La **nuova strategia industriale per l'Europa**<sup>25</sup> tiene conto delle nuove circostanze derivanti dalla crisi e della trasformazione in corso verso un'economia più sostenibile, digitale, resiliente e competitiva a livello globale. Stabilisce priorità e definisce obiettivi nuovi per rafforzare la resilienza del mercato unico, affrontare le dipendenze strategiche, combinare azioni mirate negli ambiti del quadro normativo, del sostegno all'innovazione, dell'accesso alle materie prime e dell'energia decarbonizzata, delle competenze e degli spazi di dati, al fine di accelerare la duplice transizione. Tale strategia offre strumenti per affrontare la duplice sfida della trasformazione verde e digitale e per sostenere l'industria europea nella realizzazione degli obiettivi del Green Deal europeo. Il nuovo quadro sulle emissioni inquinanti darà al settore automobilistico dell'UE certezza normativa e il vantaggio derivante dall'assumere una posizione competitiva di primo piano, evitando il rischio di rimanere indietro rispetto alle altre giurisdizioni principali che fissano norme nuove in materia di emissioni inquinanti.

La **direttiva sui veicoli fuori uso**<sup>26</sup> contiene regole riguardanti la raccolta, il trattamento e il recupero dei veicoli fuori uso e dei relativi componenti, unitamente a restrizioni sulle sostanze pericolose presenti nei veicoli nuovi. La direttiva ad essa speculare, vale a dire la **direttiva sull'omologazione per quanto riguarda la riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dei veicoli**<sup>27</sup>, collega la progettazione dei veicoli nuovi con la loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità. La revisione di tali direttive è prevista per il 2023, in linea con le ambizioni

---

<sup>21</sup> [Direttiva 1999/62/CE](#) relativa alla tassazione degli autoveicoli per l'uso delle infrastrutture stradali.

<sup>22</sup> [Direttiva \(UE\) 2019/1161](#) relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada.

<sup>23</sup> [Direttiva 2009/30/CE](#) concernente le specifiche relative a benzina, combustibile diesel e gasolio nonché l'introduzione di un meccanismo inteso a controllare e ridurre le emissioni di gas a effetto serra.

<sup>24</sup> COM(2020) 66 final.

<sup>25</sup> COM(2020) 102 final e COM(2021) 350 final.

<sup>26</sup> Direttiva 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso.

<sup>27</sup> Direttiva 2005/64/CE sulla riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dei veicoli.

del Green Deal europeo e del **piano d'azione per l'economia circolare**<sup>28</sup>. Mentre la proposta Euro 7 mira a ridurre le emissioni dei veicoli durante una parte più lunga della loro durata di vita, estendendo le prescrizioni in materia di durabilità, la revisione della direttiva sui veicoli fuori uso la integra esaminando il problema dell'esportazione di veicoli usati inquinanti difettosi al di fuori dell'UE.

La presente iniziativa è anche coerente con l'iniziativa **Next Generation EU**<sup>29</sup>, in particolare con il **dispositivo per la ripresa e la resilienza**<sup>30</sup> e l'iniziativa faro "Recharge and Refuel" (ricarica e rifornimento), che promuove tecnologie pulite adeguate alle esigenze future per accelerare l'uso di trasporti sostenibili, accessibili e intelligenti e di stazioni di ricarica e di rifornimento, oltre all'ampliamento del trasporto pubblico. Attraverso i finanziamenti del dispositivo per la ripresa e la resilienza, oltre che mediante programmi di investimento mirati nel contesto di **InvestEU**<sup>31</sup> o di **Orizzonte Europa**<sup>32</sup>, verranno stanziati risorse al fine di aumentare il potenziale di crescita dell'economia e di accelerare la trasformazione verde, in particolare con l'adozione di soluzioni innovative e tecnologie a basse emissioni adeguate alle esigenze future.

La presente iniziativa integra inoltre la necessità di garantire una transizione verde giusta ed equa, sostenendo in particolare i cittadini vulnerabili nel settore dei trasporti: è coerente con la **relazione finale della Conferenza sul futuro dell'Europa** (proposta 18.3), in particolare per quanto riguarda l'accessibilità dei mezzi di trasporto e dei veicoli che utilizzano tecnologie non inquinanti.

È inoltre coerente con la recente proposta di modifica della normativa dell'Unione in materia di tutela dei consumatori, in particolare della **direttiva sulle pratiche commerciali sleali**<sup>33</sup> e della **direttiva sui diritti dei consumatori**<sup>34</sup>, al fine di contribuire a un'economia dell'UE circolare, pulita e verde, consentendo ai consumatori di prendere decisioni di acquisto informate e contribuendo così a un consumo più sostenibile.

Infine, con l'obiettivo di rafforzare la coerenza tra le politiche, e come annunciato nella sua comunicazione **Legiferare meglio: unire le forze per produrre leggi migliori**<sup>35</sup>, la Commissione sta migliorando gli orientamenti per legiferare meglio in maniera da assicurare che tutte le sue iniziative siano conformi al principio "non arrecare un danno significativo", rispettando così gli obblighi stabiliti dalla normativa europea sul clima.

## 2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

### • Base giuridica

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

### • Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)

La legislazione relativa all'omologazione dei veicoli a motore contribuisce all'attuazione e al funzionamento del mercato unico delle merci. La presente proposta mira a rendere l'attuazione

---

<sup>28</sup> COM(2020) 98 final.

<sup>29</sup> COM(2020) 456 final.

<sup>30</sup> Regolamento (UE) 2021/241.

<sup>31</sup> Regolamento (UE) 2021/523.

<sup>32</sup> Regolamento (UE) 2021/695.

<sup>33</sup> Direttiva 2005/29/CE.

<sup>34</sup> Direttiva 2011/83/UE.

<sup>35</sup> COM(2021) 219 final.

e l'applicazione di tale legislazione più efficaci nel quadro dell'obiettivo strategico generale di rafforzare la strategia per il mercato unico.

Il secondo motivo è costituito dalla natura transnazionale dell'inquinamento atmosferico e del trasporto su strada. 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 costituisce un problema per 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.

L'elaborazione di norme sulle emissioni a livello di UE e la messa a punto di una governance adeguata sono fondamentali per evitare che gli Stati membri adottino misure nazionali diverse, magari non congrue né coerenti (ad esempio misure che limitino l'accesso a determinate zone). Siffatte misure creerebbero notevoli ostacoli per l'industria e rappresenterebbero un rischio notevole per il mercato unico. Di conseguenza, un'azione continua e armonizzata dell'UE per ridurre ulteriormente le emissioni generate dai veicoli è pienamente giustificata.

- **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 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 considerato appropriato, poiché è in grado di garantire l'attuazione e l'applicazione diretta e armonizzata delle disposizioni in esso contenute senza che sia necessario recepirlo nell'ordinamento giuridico degli Stati membri.

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

- **Valutazioni ex post della legislazione vigente**

La Commissione ha deciso di seguire un approccio "back-to-back" nel contesto del quale la valutazione e la valutazione d'impatto sono state condotte in parallelo come un unico processo al fine di rispettare la tabella di marcia stabilita dal Green Deal europeo<sup>36</sup>. In questo modo le risultanze della valutazione di cui all'allegato 5 della valutazione d'impatto sono state utilizzate per informare ulteriori riflessioni in merito all'eventualità o meno che le norme Euro 6/VI sulle emissioni continuino a fornire un livello elevato di protezione ambientale nell'UE e a garantire il corretto funzionamento del mercato unico dei veicoli a motore.

Con la valutazione sono stati esaminati i risultati conseguiti dai regolamenti rispetto agli obiettivi fissati dalla normativa Euro 6/VI. Si è concluso che gli obiettivi Euro 6/VI, che prevedevano di migliorare la qualità dell'aria riducendo gli inquinanti prodotti dal trasporto su strada e di stabilire regole armonizzate sulla costruzione dei veicoli a motore, continuano ad

---

<sup>36</sup> COM(2019) 640 final.



essere estremamente attuali. Inoltre è stato riscontrato che i regolamenti sono ampiamente coerenti e hanno portato a veicoli parzialmente più puliti sulle strade dell'UE e, in tale contesto, le procedure di prova Euro 6/VI sono parzialmente efficaci. Esistono costi normativi, ma nel complesso i regolamenti Euro 6/VI sono ritenuti efficienti dal punto di vista dei costi. Hanno inoltre generato un significativo valore aggiunto per l'Unione, che non si sarebbe potuto ottenere in pari misura con misure nazionali.

Di seguito, i punti salienti della valutazione:

- grazie ai regolamenti si sono avuti veicoli in parte più puliti sulle strade dell'UE;
- dall'applicazione dei limiti di emissione Euro VI nel 2013 ed Euro 6 nel 2014 fino al 2020, le emissioni di NO<sub>x</sub> sulle strade dell'UE sono diminuite del 22 % per le autovetture e i furgoni e del 36 % per gli autocarri e gli autobus. Le emissioni di particolato dallo scarico sulle strade dell'UE sono diminuite del 28 % per le autovetture e i furgoni e del 14 % per gli autocarri e gli autobus;
- i regolamenti hanno ridotto in qualche modo gli impatti negativi sulla salute dovuti al trasporto su strada, che potrebbero causare malattie respiratorie e cardiovascolari in seguito all'inalazione;
- i costi normativi per l'industria automobilistica sono stimati ammontare a 357-929 EUR per ciascun veicolo diesel e a 80-181 EUR per ciascun veicolo a benzina per le autovetture e i furgoni, e fino a 3 717-4 326 EUR per i veicoli pesanti. Mentre quest'ultimo dato è in linea con le aspettative, per le autovetture e i furgoni i costi sono più elevati di quanto inizialmente previsto;
- l'impatto sulla competitività e l'innovazione risulta generalmente positivo senza segni di distorsione della concorrenza;
- I recenti sviluppi politici, quali il Green Deal europeo, sostengono gli obiettivi della normativa Euro 6/VI e l'importanza di migliorare ulteriormente la qualità dell'aria riducendo le emissioni prodotte dal trasporto su strada in un approccio unificato dell'UE;
- i regolamenti hanno generato vantaggi economici per la società;
- sebbene i regolamenti siano sostanzialmente coerenti, sono state individuate alcune questioni relative alla coerenza tanto nell'ambito delle norme in materia di emissioni Euro 6/VI quanto con altre norme dell'UE;
- nei regolamenti non è stata realizzata alcuna semplificazione;
- l'armonizzazione del mercato è l'aspetto più importante del valore aggiunto dell'UE, ed è improbabile che un'azione non coordinata sarebbe stata altrettanto efficace. I regolamenti recano prescrizioni comuni che riducono al minimo i costi per i costruttori e apportano certezza giuridica;
- tuttavia, alcune carenze impediscono ai regolamenti di migliorare ulteriormente la qualità dell'aria attraverso la riduzione degli inquinanti emessi dal settore del trasporto su strada. Di conseguenza alcuni elementi della concezione (modalità di applicazione) dei regolamenti possono avere inciso sull'efficienza dei regolamenti stessi. In particolare:
  - dalla valutazione emerge che, nel corso delle fasi successive delle norme Euro 6/VI, le questioni relative alla complessità e alla coerenza si sono radicate tanto nel quadro giuridico generale quanto nella sua attuazione pratica;

- la valutazione sottolinea che numerosi benefici potenziali per la salute umana e l'ambiente sono stati trascurati nei regolamenti esistenti. Nonostante i progressi compiuti per ridurre il divario tra le emissioni reali dei veicoli (cicli di guida e condizioni di utilizzo, in particolare in condizioni di guida urbana) e le emissioni omologate, alcune importanti emissioni rimangono non contemplate dalle prove relative alle emissioni Euro 6/VI. Inoltre, le emissioni non sono adeguatamente controllate per l'intera durata di vita dei veicoli.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Al fine di raccogliere prove e garantire una forte trasparenza, la Commissione ha chiesto riscontro ai portatori di interessi attraverso molteplici attività di consultazione. Più precisamente, ai fini della presente proposta, la Commissione ha chiesto riscontro ai seguenti gruppi di portatori di interessi: Stati membri e autorità nazionali, industria automobilistica (compresi costruttori di veicoli, fornitori di componenti e altri portatori di interessi del settore), società civile (comprese organizzazioni dei consumatori e organizzazioni non governative ambientaliste) e cittadini.

Una sintesi dettagliata dell'ampio processo di consultazione è presentata nella relazione di sintesi contenuta nell'allegato 2 della valutazione d'impatto della presente proposta.

La Commissione ha raccolto riscontri attraverso le seguenti attività:

- l'iniziativa è stata discussa per la prima volta con i portatori di interessi durante una conferenza loro dedicata, tenutasi nell'ottobre del 2018. Successivamente è stato istituito il gruppo consultivo sulle norme sulle emissioni dei veicoli (*AGVES, Advisory Group on Vehicle Emission Standards*), in cui sono confluiti gruppi di esperti dell'industria, della società civile e degli Stati membri. Per quanto riguarda tale gruppo, da luglio 2019 ad aprile 2021 sono state organizzate dieci riunioni e un seminario ad hoc sulla semplificazione;
- la valutazione d'impatto iniziale si è svolta dal 27 marzo al 3 giugno 2020. La consultazione pubblica sulla proposta, durata 18 settimane, è iniziata il 6 luglio 2020 ed è rimasta aperta ai contributi fino al 9 novembre 2020;
- sono state condotte due consultazioni mirate di 14 settimane, una per la valutazione di Euro 6/VI (dal 4 marzo all'8 giugno 2020) e una per la valutazione d'impatto di Euro 7 (dal 3 agosto al 9 novembre 2020), le quali si sono concentrate maggiormente sui dettagli e gli aspetti tecnici dell'iniziativa.

Per la valutazione di Euro 6/VI e la preparazione della valutazione d'impatto di Euro 7 sono state prese in considerazione le informazioni, i punti di vista e i dati emersi da tutte le attività di consultazione. Le prove raccolte presso i portatori di interessi hanno permesso di integrare, verificare in modo incrociato e confermare le prove già raccolte attraverso altre ricerche compiute nel contesto della valutazione d'impatto e degli studi di supporto.

I principali risultati delle consultazioni dei portatori di interessi possono essere riassunti come segue.

I portatori di interessi di tutti i gruppi hanno concordato in merito al fatto che l'inquinamento atmosferico e i problemi di salute associati al trasporto su strada persistono e che è necessario intervenire. Sebbene la maggior parte dei partecipanti, facenti capo a fornitori di componenti o Stati membri, oppure provenienti dalla società civile, o cittadini, ritenga che le nuove norme Euro siano appropriate per ridurre ulteriormente le emissioni dei veicoli, i costruttori di veicoli sono meno convinti di ciò. Nel contesto di varie attività, l'industria automobilistica ha sottolineato che il mantenimento dell'Euro 6/VI sarebbe un'opzione realistica ed equilibrata.

La maggior parte di tutti i gruppi ha convenuto che la normativa Euro 6/VI è complessa. Dalle risposte raccolte nell'ambito della consultazione pubblica emerge che tale complessità comporta costi di conformità e oneri amministrativi significativi. Inoltre tutti i gruppi, tranne l'industria, hanno indicato che la complessità ostacola la protezione dell'ambiente, mentre la società civile ha aggiunto che porta a interpretazioni errate. I partecipanti di tutti i gruppi hanno affermato che è necessario affrontare la complessità dei regolamenti con varie misure.

A parte i costruttori di veicoli, la maggior parte di tutti i gruppi, compresi i fornitori di componenti, si è dichiarata favorevole all'imposizione di limiti più severi per gli inquinanti regolamentati e di limiti nuovi per gli inquinanti non regolamentati. Fornitori di componenti, Stati membri, società civile e cittadini ritengono che l'attuale tecnologia antinquinamento permetta ulteriori riduzioni delle emissioni.

La maggior parte dei portatori di interessi ritiene che con la normativa Euro 6/VI le emissioni effettive non siano adeguatamente monitorate o limitate per l'intera durata di vita dei veicoli. Le manomissioni, l'invecchiamento dei veicoli, i controlli tecnici inadeguati e il costo della manutenzione sono stati indicati come possibili cause di ciò. Tutti i gruppi di portatori di interessi si sono dimostrati favorevoli all'effettuazione di un monitoraggio continuo delle emissioni come azione per misurare le emissioni reali. Tuttavia, la maggior parte dei costruttori ha aggiunto che nel prossimo futuro si potrà ricorrere a tale soluzione soltanto per un numero limitato di inquinanti.

I riscontri e le differenze di punti di vista dei portatori di interessi sono stati analizzati attentamente e presi in considerazione nella valutazione d'impatto, laddove credibili. In particolare, i pareri dell'industria e degli Stati membri sono stati utili per analizzare il problema della complessità e le eventuali misure di semplificazione. Le informazioni fornite dall'industria sui costi dell'hardware delle tecnologie antinquinamento hanno costituito inoltre una fonte importante per la valutazione degli impatti economici. I riscontri forniti e le preoccupazioni sollevate dagli Stati membri, dall'industria, dalla società civile e dai cittadini sono stati presi in considerazione per la progettazione e la valutazione delle opzioni, in particolare per quanto concerne il potenziale tecnologico di riduzione delle emissioni attraverso i limiti di emissione, la durabilità, le condizioni di prova e il monitoraggio continuo delle emissioni, l'eventuale velocizzazione del passaggio ai veicoli elettrici e l'impatto sulla competitività, ambiti in cui i portatori di interessi dell'industria sembrano avere punti di vista diversi.

I punti di vista dei portatori di interessi sull'introduzione di un'unica norma Euro sulle di emissioni per autovetture/furgoni e autocarri/autobus divergono da quelli della Commissione. Inizialmente i portatori di interessi dell'industria non erano favorevoli a tale misura di semplificazione. Poiché le argomentazioni dell'industria, quali la corretta differenziazione e l'armonizzazione internazionale, dovrebbero essere realizzabili anche con la fusione degli atti di base (regolamento (CE) n. 715/2007 e regolamento (CE) n. 595/2009), mentre i regolamenti di esecuzione specifici vengono mantenuti distinti, la Commissione ha continuato a seguire tale approccio. Tale aspetto è stato confermato con i portatori di interessi in occasione di colloqui successivi legati alla consultazione mirata sulla valutazione d'impatto e della riunione dell'AGVES del 16 novembre 2020.

- **Assunzione e uso di perizie**

La valutazione d'impatto si basa su prove provenienti da fonti diverse, tra cui studi condotti da contraenti esterni del consorzio CLOVE, compresi esperti chiave del Laboratorio di

termodinamica applicata dell'Università Aristotele di Salonicco (LAT) (GR) e degli istituti Ricardo (UK), EMISIA (GR), TNO (NL), TU Graz (AT), FEV (DE) e VTT (FI).

È stato eseguito un primo studio, condotto da CLOVE, con l'obiettivo di esaminare, confrontare e trarre insegnamenti dalle legislazioni di altre parti del mondo, valutare l'efficacia delle prove attuali dell'UE relative alle emissioni e sviluppare e valutare prove nuove per le emissioni di inquinanti regolamentati e non regolamentati. A seguire, un secondo studio ha riguardato l'esame approfondito dell'efficacia in termini di costi delle misure introdotte dal primo studio, oltre a una valutazione di fattibilità dei nuovi limiti di emissione degli inquinanti per tutti i veicoli e un'analisi della possibile semplificazione delle norme sulle emissioni dei veicoli. Tale studio ha è servito anche da supporto per la valutazione del quadro Euro 6/VI, e ha anche fornito i dati necessari per la valutazione d'impatto. Questi studi sono stati sostenuti da analisi e prove effettuate dal Centro comune di ricerca (JRC) della Commissione presso le sue strutture di Ispra (Italia).

Per la valutazione quantitativa degli impatti economici, sociali e ambientali, lo studio e la relazione sulla valutazione d'impatto si sono basati sui modelli SIBYL e COPERT. COPERT è utilizzato per calcolare gli inventari delle emissioni di gas a effetto serra e di inquinanti atmosferici per il trasporto su strada sulla base delle emissioni effettive con il coordinamento dell'Agenzia europea dell'ambiente (AEA) e del JRC. SIBYL è uno strumento specializzato impiegato per proiettare l'impatto di una tecnologia dettagliata di veicoli sulle flotte future, sull'energia, sulle emissioni e sui costi, progettato per sostenere la definizione delle politiche. Entrambi i modelli sono stati aggiornati sulla base dei dati e delle prove raccolti con la consultazione dei portatori di interessi, dei fattori di emissione più recenti e degli esami della letteratura del settore.

Sono state inoltre raccolte ulteriori informazioni in merito agli aspetti seguenti:

- tecnologie disponibili nel periodo di tempo considerato per ridurre le emissioni di inquinanti, con efficacia e costi corrispondenti;
- impatto sulla salute e sull'ambiente in termini monetari;
- indicatori macroeconomici generali, quali la creazione di nuovi posti di lavoro, le competenze richieste, la ricerca e l'innovazione ecc.;
- competitività dell'industria dell'UE e coesione del mercato interno;
- impatti qualitativi sulle piccole e medie imprese (PMI) e sui consumatori (e sulla fiducia da loro nutrita).

Un elenco degli studi e delle fonti è riportato nell'allegato 1 della valutazione d'impatto.

- **Valutazione d'impatto**

Le misure contenute nella presente proposta sono equilibrate rispetto ai benefici per la salute e l'ambiente e agli oneri per l'industria. L'efficacia delle misure e la loro efficienza in termini di costi sono sostenute dalla valutazione d'impatto allegata. La scheda di sintesi e il parere positivo del comitato per il controllo normativo sono disponibili all'indirizzo X (link da aggiungere).

Sono state valutate tre opzioni, ciascuna con una combinazione diversa di misure e livelli di ambizione, per affrontare i problemi individuati in relazione all'attuale normativa Euro 6/VI, tenendo conto della trasformazione verde e digitale richiesta dal Green Deal europeo. La trasformazione offre l'opportunità di soluzioni più avanzate per la riduzione delle emissioni inquinanti, quali l'uso di tecnologie a basso inquinamento e il monitoraggio continuo delle emissioni grazie a sensori avanzati e alla connettività dei veicoli. Per le opzioni si è tenuto

conto anche del passaggio ai gruppi propulsori elettrificati, che richiede soluzioni adeguate ed efficienti in termini di costi per la riduzione delle emissioni inquinanti nel segmento dei motori a combustione.

In linea con gli obiettivi specifici, le opzioni 1, 2 (2a e 2b) e 3a erano finalizzate a ridurre la complessità delle attuali norme Euro sulle emissioni introducendo misure di semplificazione (quali la sostituzione di due regolamenti con un unico regolamento o la soppressione di prove ormai sorpassate). Limiti di emissione aggiornati per tutti gli inquinanti atmosferici contemplati sono stati previsti nell'ambito dell'opzione 1 a bassa ambizione, delle opzioni 2a e 3a a media ambizione e dell'opzione 2b ad alta ambizione. Il controllo delle emissioni effettive è stato migliorato nell'opzione 1 con limiti poco ambiziosi per le prove di guida in condizioni reali, nell'opzione 2a con limiti mediamente ambiziosi per le prove di guida in condizioni reali e prescrizioni in materia di durabilità, nell'opzione 2b con limiti molto ambiziosi per le prove di guida in condizioni reali e prescrizioni in materia di durabilità e nell'opzione 3a con limiti mediamente ambiziosi per le prove di guida in condizioni reali, prescrizioni in materia di durabilità e il monitoraggio continuo delle emissioni.

Dalla valutazione d'impatto l'opzione 3a, mediamente ambiziosa, si è rivelata la più proporzionata per i veicoli leggeri e pesanti. Tale opzione è risultata la più efficace ai fini del conseguimento degli obiettivi individuati, oltre che efficiente sotto il profilo dei costi, essendo in grado di apportare i massimi benefici per l'ambiente e la salute dei cittadini a fronte di bassi costi normativi per l'industria. È inoltre risultata coerente con la legislazione sulla qualità dell'aria, le norme sulle emissioni di CO<sub>2</sub> e le direttive sui controlli tecnici. Introducendo il monitoraggio continuo delle emissioni, l'opzione 3a sarebbe anche la più in linea con la duplice trasformazione verde e digitale perseguita dal Green Deal europeo.

Gli impatti sociali, economici e ambientali dell'opzione 3a possono essere riepilogati come segue.

I costi normativi totali sono stimati in 304 EUR per veicolo per i veicoli leggeri e in 2 681 EUR per veicolo per i veicoli pesanti. Nell'arco del periodo di 25 anni considerato nella valutazione d'impatto, ciò comporterebbe un costo normativo totale di 35,48 miliardi di EUR per i veicoli leggeri e di 17,53 miliardi di EUR per i veicoli pesanti.

Di contro, i benefici monetari connessi alla salute e all'ambiente ammonterebbero rispettivamente a 55,75 miliardi di EUR e 133,58 miliardi di EUR, grazie alla riduzione delle emissioni di inquinanti atmosferici nocivi. Tali benefici sarebbero ottenuti principalmente attraverso la riduzione delle emissioni di NO<sub>x</sub> e PM<sub>2,5</sub>. L'opzione in questione ha anche mostrato, per tutti i veicoli, le maggiori ripercussioni positive per l'accesso ai mercati internazionali più importanti e alle innovazioni chiave.

I costi di adeguamento (riguardanti i costi di conformità sostanziali dovuti ai costi delle attrezzature per le tecnologie di controllo delle emissioni e i relativi costi di ricerca e sviluppo e calibrazione, compresi i costi delle strutture e delle attrezzature) valutati nell'ambito dell'opzione 3a per il periodo 2025-2050 ammontano a 67 miliardi di EUR per i veicoli leggeri e a 26 miliardi di EUR per i veicoli pesanti.

Oltre a tali vantaggi, i risparmi sui costi normativi (risparmi sui costi delle prove, l'attestazione delle prove da parte delle autorità di omologazione e i diritti di omologazione, nonché i risparmi sui costi amministrativi per gli obblighi di comunicazione e di fornitura di altre informazioni nel contesto delle procedure di omologazione) sono stimati ammontare, con

l'opzione prescelta, a 4,67 miliardi di EUR per i veicoli leggeri e a 0,58 miliardi di EUR per i veicoli pesanti.

Complessivamente l'impatto dell'opzione 3a sull'accessibilità economica da parte dei consumatori sarebbe limitato. Sebbene si preveda che i costi normativi totali rispetto allo scenario di base vengano trasferiti ai consumatori, ciò comporterebbe un aumento dello 0,8 % del prezzo dei piccoli veicoli a benzina e del 2,2 % del prezzo dei piccoli veicoli diesel della categoria delle autovetture e dei furgoni.

Le prescrizioni in materia di durabilità della batteria sono state aggiunte in seguito all'adozione del nuovo regolamento tecnico globale delle Nazioni Unite n. 22 del 14 aprile 2022 sulla durabilità delle batterie di bordo per i veicoli elettrificati, che stabilisce prescrizioni minime di prestazione per i veicoli elettrici a un livello tale da non richiedere la sostituzione delle tecnologie delle batterie. Si prevede che tali prescrizioni non determineranno costi aggiuntivi, ma aumenteranno la consapevolezza e la fiducia dei consumatori.

Alla luce delle attuali circostanze geopolitiche ed economiche, è stato effettuato un riesame finale per ricavare considerazioni aggiornate per l'industria automobilistica e i consumatori. L'aumento dei costi iniziato nel 2021, in particolare per l'energia e le materie prime, ha subito una forte accelerazione. Allo stesso tempo la domanda e le vendite di veicoli a motore sono diminuite, mentre stanno aumentando le esigenze di investimento per la trasformazione verde. Ciò grava sulle catene di approvvigionamento del settore automobilistico e solleva questioni di accessibilità per i consumatori, in un contesto generale di inflazione elevata. Al fine di facilitare il successo della transizione verde dell'ecosistema automobilistico, l'opzione 3a è stata riadattata per i veicoli leggeri al fine di ridurre i costi di adeguamento, pur mantenendo l'ambizione ambientale e digitale media complessiva.

Per le autovetture e i furgoni, i limiti di emissione dallo scarico sono stati fissati al livello più basso attualmente imposto dalla norma Euro 6 per le autovetture, con limiti più bassi per i furgoni rispetto alla norma Euro 6, mentre le prescrizioni sulla durabilità e i limiti per le prove di guida in condizioni reali sono rimasti quelli dell'opzione 3a. Le prescrizioni per le emissioni evaporative, la durabilità delle batterie e le emissioni non dallo scarico sono restatesi le medesime dell'opzione 3a. Si tratta di un'opzione intermedia tra le opzioni 1 e 2a/3a per quanto riguarda i limiti di emissione dallo scarico. Questa scelta è stata fatta per bilanciare l'esigenza di migliorare le prestazioni ambientali con la necessità di evitare investimenti sproporzionati per veicoli che non saranno più venduti dopo il 2035. Oltre una certa soglia, i costi aumentano in modo decisamente più netto rispetto ai benefici ambientali. L'opzione prescelta migliora l'accessibilità economica di autovetture e furgoni per i consumatori e riduce al minimo i costi di investimento necessari per lo sviluppo di soluzioni di hardware nuove per i sistemi di controllo delle emissioni di autovetture e furgoni con motore a combustione interna.

Con le misure selezionate vengono fissati per le autovetture e i furgoni limiti indipendenti dalle tecnologie e dai carburanti, mentre vengono stabiliti limiti leggermente più elevati per i furgoni sottopotenziati, laddove ciò sia giustificato da motivi tecnici. I limiti per le prove sono quelli dell'opzione 3a. Ciò consente di ottenere dei vantaggi grazie ai limiti massimi fissati per emissioni attualmente non controllate. Le metodologie e i limiti per le emissioni evaporative, dei freni e degli pneumatici, nonché la durabilità delle batterie e l'uso di strumenti di monitoraggio delle emissioni con sensori, seguono quelli dell'opzione 3a di cui alla relazione sulla valutazione d'impatto. Tali misure rappresentano una quota sempre più importante del potenziale di riduzione delle emissioni e dei benefici per l'ambiente e la salute, in particolare

nei contesti urbani, dove l'esposizione a tali inquinanti è più rilevante. Le emissioni prodotte da freni e pneumatici rappresenteranno presto la componente principale delle emissioni di particolato.

Per gli autocarri e gli autobus viene mantenuta l'opzione 3a. Ciò rispecchia la transizione significativamente più lenta degli autocarri e degli autobus verso tecnologie a emissioni zero per quanto riguarda lo scarico. Si prevede che gli autocarri e gli autobus con motore a combustione interna rimarranno sul mercato europeo molto più a lungo.

Per tutti i veicoli a motore, tutte le misure di semplificazione sono mantenute come nell'opzione 3a, poiché rispecchiano la necessità di modernizzazione della normativa e di riduzione degli oneri amministrativi. Tale opzione contribuisce anche al miglioramento delle emissioni totali, in particolare per la partenza a freddo e la guida urbana, visto che i veicoli devono rispettare i limiti di emissione anche per i viaggi brevi.

In termini di benefici ambientali, l'opzione selezionata comporta una riduzione significativa delle emissioni, solo leggermente inferiore a quella dell'opzione 3a per le autovetture e i furgoni, poiché i limiti di emissione più elevati sono accompagnati da miglioramenti delle condizioni di prova e da misure di conformità che non erano previste dall'opzione 1. Con le misure selezionate è stata stimata una riduzione degli NO<sub>x</sub> prodotti da autovetture/furgoni, entro il 2035, di oltre l'85 % rispetto ai livelli del 2018, e di oltre l'80 % per gli autocarri/autobus. Si stima che le emissioni totali di NO<sub>x</sub> prodotte dai veicoli a motore saranno dimezzate entro il 2035 rispetto allo scenario di riferimento.

I risparmi sui costi normativi dovrebbero essere gli stessi dell'opzione 3a. I costi di sviluppo dei prodotti per l'industria sono significativamente ridotti, dato che la nuova opzione non richiede la riprogettazione dei veicoli, ma la conformità può essere conseguita con tecnologie attualmente utilizzate per i controlli delle emissioni e la ricalibrazione. I costi normativi dovrebbero essere significativamente ridotti e situarsi tra quelli dell'opzione 1 e dell'opzione 3a. Nel complesso si prevede che le misure selezionate arrecheranno un beneficio netto simile o superiore a quello dell'opzione 3a, con risparmi significativi sulle emissioni e costi di adeguamento limitati.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

In linea con l'impegno della Commissione di "Legiferare meglio", la proposta è stata preparata in uno spirito di inclusione, sulla base della trasparenza e del coinvolgimento continuo dei portatori di interessi.

PMI (in base alla valutazione d'impatto): dalla valutazione d'impatto è emerso che l'industria automobilistica europea è composta per lo più da grandi costruttori attivi nell'assemblaggio dei veicoli e nella produzione di componenti. Alcune PMI producono veicoli o sistemi che necessitano di un'omologazione UE in relazione alle emissioni. Sono state individuate 35 PMI che costruiscono veicoli specializzati sulla base di gruppi propulsori prodotti da costruttori di dimensioni maggiori. Si propongono regole semplificate per i costruttori di piccole serie, al fine di tenere conto delle specificità legate alla loro produzione limitata.

Risparmi sui costi: nella valutazione d'impatto sono state anche esaminate modalità di semplificazione della normativa e di riduzione dei costi amministrativi e di conformità non indispensabili. Quantunque determini un aumento dei costi normativi per i costruttori dei veicoli sotto forma di costi dell'hardware per le tecnologie e i sensori antinquinamento e di costi di ricerca e sviluppo e di calibrazione, la proposta comporta anche risparmi sui costi di conformità in sede di prova e per l'attestazione delle prove da parte delle autorità di

omologazione, sui diritti di omologazione e sui costi amministrativi. In particolare, gli oneri amministrativi diminuirebbero grazie all'introduzione di misure di semplificazione e alle nuove prescrizioni per il monitoraggio continuo delle emissioni. Queste ultime dovrebbero semplificare ulteriormente gli obblighi di comunicazione e di fornitura di altre informazioni per la concessione dell'omologazione e per le procedure di verifica, riducendo il numero di omologazioni. Con l'opzione 3a i risparmi sui costi amministrativi sono stimati ammontare a 224 mila EUR per l'omologazione (22 EUR a veicolo) di autovetture/furgoni diesel e a 204 mila EUR per l'omologazione di autovetture/furgoni a benzina (26 EUR a veicolo). Per gli autocarri/autobus, i risparmi sui costi amministrativi dell'opzione 3a ammonterebbero a 66 mila EUR per l'omologazione dei veicoli diesel (22 EUR a veicolo) e a 67 mila EUR per l'omologazione dei veicoli a benzina (47 EUR a veicolo). Con le opzioni selezionate da ultimo, tutti i costi per autovetture e furgoni dovrebbero essere inferiori.

Competitività: nonostante i costi di regolamentazione per l'industria e gli investimenti cumulativi con le norme in materia di emissioni di CO<sub>2</sub>, la proposta dovrebbe avere un effetto positivo sulla competitività. Ciò in virtù delle nuove opportunità di mercato derivanti dallo sviluppo di nuovi sensori insieme a protocolli di comunicazione, cibersicurezza e opzioni antimanomissione. L'impiego di tecnologie avanzate digitali e pulite costituirà un vantaggio per l'accesso ai mercati chiave internazionali, in particolare quelli di Stati Uniti e Cina.

Digitale: come previsto dall'iniziativa relativa al decennio digitale<sup>37</sup>, tutti i settori dovrebbero essere sottoposti a una trasformazione digitale che contribuirà in larga misura alla trasformazione verde, anche per quanto riguarda il trasporto su strada, al fine di conseguire l'obiettivo dell'inquinamento zero per un ambiente privo di sostanze tossiche. La presente proposta è inoltre coerente con la duplice transizione, in quanto favorisce la riduzione delle emissioni nel corso della durata di vita dei veicoli introducendo il monitoraggio continuo delle emissioni e la connettività dei veicoli. Sarebbe anche opportuno che le autorità nazionali di omologazione fornissero i propri servizi in formato digitale (comprese informazioni leggibili mediante dispositivi automatici). Ciò contribuirebbe alla realizzazione di una società e un'economia digitali efficaci (digitale per default).

La presente iniziativa è coerente con il principio di "non arrecare un danno significativo", in quanto contribuisce agli obiettivi della transizione verde del Green Deal europeo (in particolare alla mobilità sostenibile e all'obiettivo dell'inquinamento zero). Fa sì che i trasporti diventino meno inquinanti, soprattutto nelle città, e rappresenta una componente essenziale della transizione verso la mobilità pulita. Dalla valutazione d'impatto è risultato che le opzioni non dovrebbero arrecare danni significativi a nessuno degli obiettivi di sviluppo sostenibile (OSS) in ambito ambientale<sup>38</sup>.

- **Diritti fondamentali**

La proposta non ha conseguenze per la tutela dei diritti fondamentali e dell'uguaglianza, né presenta differenze dovute al genere.

#### **4. INCIDENZA SUL BILANCIO**

La proposta non richiede ulteriori risorse finanziarie.

---

<sup>37</sup> COM(2021) 118 final.

<sup>38</sup> In particolare per quanto segue: obiettivo 3: salute e benessere; obiettivo 6: acqua pulita e servizi igienico-sanitari; obiettivo 13: azione per il clima; obiettivo 14: la vita sott'acqua; obiettivo 15: la vita sulla terra.



## 5. ALTRI ELEMENTI

### • **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

La presente proposta prevede disposizioni per il monitoraggio e la valutazione dell'efficacia della normativa Euro 7 sulle emissioni rispetto agli obiettivi operativi, finalizzate altresì a stabilire la causalità tra i risultati osservati e la legislazione. A tale fine vengono proposti diversi indicatori di monitoraggio per il riesame della normativa Euro 7 sulle emissioni. Fra di essi:

- numero di omologazioni in relazione alle emissioni ai sensi della norma Euro 7 per tipo di veicolo;
- costi durante la fase di attuazione e costi amministrativi per l'omologazione in relazione alle emissioni;
- prova del miglioramento del controllo delle emissioni in tutte le condizioni di utilizzo per tutti gli inquinanti regolamentati;
- costi di applicazione, compresi i costi per le infrazioni e le sanzioni in caso di non conformità e i costi di monitoraggio;
- evoluzione delle emissioni nel corso della durata di vita dei veicoli quale risultante da adeguate campagne di prove e dal monitoraggio continuo delle emissioni.

Con il riesame della normativa Euro 7 sulle emissioni sarà anche valutata una serie di indicatori più generali mutuati da altre politiche dell'UE in materia di inquinanti atmosferici per il trasporto su strada, come:

- livelli annui di concentrazione degli inquinanti nelle zone urbane e quota annua del trasporto su strada rispetto alle emissioni inquinanti, come comunicato dagli Stati membri all'AEA ai sensi della direttiva sugli impegni nazionali di riduzione delle emissioni<sup>39</sup> e indicato nella relazione annuale dell'AEA sulla qualità dell'aria in Europa;
- numero annuo di veicoli immatricolati e quota di tecnologie dei gruppi propulsori sulle strade dell'UE, come riferito dagli Stati membri all'Osservatorio europeo per i combustibili alternativi;
- evoluzione annua degli effetti dell'inquinamento atmosferico sulla salute (decessi prematuri legati all'esposizione a determinati inquinanti), di cui alla relazione annuale dell'AEA sulla qualità dell'aria in Europa;
- quota annua del trasporto su strada che produce le emissioni di determinati inquinanti, come comunicata dagli Stati membri all'AEA nel contesto della direttiva sugli impegni nazionali di riduzione delle emissioni;
- numero annuo di notifiche ricevute dagli Stati membri per ostacoli al commercio interno dell'UE di autovetture, furgoni, autocarri e autobus causati da prescrizioni tecniche imposte da autorità nazionali, regionali o locali (divieti di qualsiasi tipo) nel contesto della procedura di notifica di cui alla direttiva (UE) 2015/1535<sup>40</sup>.

---

<sup>39</sup> Direttiva (UE) 2016/2284.

<sup>40</sup> [Direttiva \(UE\) 2015/1535](#) che prevede una procedura d'informazione nel settore delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione; cfr. anche [procedura di notifica 2015/1535](#).

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

Il capo I reca disposizioni generali, tra cui l'oggetto (articolo 1) e l'ambito di applicazione del regolamento (articolo 2), e le definizioni dei termini principali usati nel regolamento (articolo 3).

Il capo II contiene disposizioni sugli obblighi dei costruttori per l'omologazione di veicoli a motore, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti per quanto concerne le emissioni inquinanti e la durabilità delle batterie. Più specificamente, stabilisce gli obblighi dei costruttori in merito alla costruzione e alla progettazione di tali veicoli, comprese le misure di cibersecurity (articolo 4), nonché le opzioni di cui i costruttori dispongono per dichiarare prestazioni migliori con limiti di emissione più bassi e/o una migliore durabilità delle batterie, nonché tecnologie di *geofencing* per consentire la modalità a zero emissioni dallo scarico (articolo 5). I costruttori sono tenuti a rispettare prescrizioni specifiche di durabilità per la durata di vita dei veicoli, ma anche le prestazioni minime di durabilità della batteria di trazione, al fine di soddisfare i limiti di emissione e altre prescrizioni tecniche correlate (articolo 6). Per la dimostrazione della conformità a tali prescrizioni dovrebbero essere eseguite prove specifiche, redatte dichiarazioni specifiche e seguite procedure amministrative specifiche (articolo 7). Gli articoli 8 e 9 prevedono regole specifiche per i costruttori di piccole serie (articolo 8) e i costruttori di veicoli omologati in più fasi (articolo 9) per quanto riguarda le prove e la responsabilità.

Il capo III stabilisce gli obblighi degli Stati membri in tema di omologazione e vigilanza del mercato, in particolare per quanto concerne il ruolo delle autorità nazionali di omologazione e le date di entrata in vigore (articolo 10), e reca disposizioni specifiche per i componenti e le entità tecniche indipendenti (articolo 11) e per i reagenti di consumo e i sistemi antinquinamento (articolo 12).

Il capo IV contiene disposizioni sul ruolo della Commissione e di terzi per quanto concerne la conformità in servizio e la vigilanza del mercato (articolo 13).

Il capo V stabilisce le prove e le metodologie specifiche che i costruttori e le autorità devono applicare per ciascuna categoria di veicoli ai fini della dimostrazione della conformità alle prescrizioni e agli obblighi di cui al presente regolamento (articolo 14). Include inoltre disposizioni specifiche relative all'adeguamento al progresso tecnico (articolo 15).

Il capo VI contiene disposizioni generali sul potere conferito alla Commissione di adottare atti delegati (articolo 16), sulla procedura di comitato (articolo 17) e sugli obblighi di comunicazione per gli Stati membri (articolo 18).

Il capo VII contiene disposizioni finali sull'abrogazione del regolamento (CE) n. 715/2007 e del regolamento (CE) n. 595/2009 (articolo 19) e sull'entrata in vigore e l'applicazione del regolamento (articolo 20).

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**

(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 europeo<sup>41</sup>,  
visto il parere del Comitato delle regioni<sup>42</sup>,  
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,  
considerando quanto segue:

- (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<sup>43</sup> 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.
- (2) Le prescrizioni tecniche per l'omologazione di veicoli a motore, motori e ricambi per quanto concerne le emissioni ("omologazione in relazione alle emissioni") dovrebbero rimanere armonizzate al fine di garantire il corretto funzionamento del mercato interno e un livello elevato di protezione dell'ambiente e della salute comune a tutti gli Stati membri.
- (3) Il presente regolamento è un atto normativo distinto ai fini della procedura di omologazione UE stabilita dall'allegato II del regolamento (UE) 2018/858. Esso stabilisce disposizioni e prescrizioni in tema di emissioni dei veicoli e durabilità delle batterie, mentre gli elementi tecnici saranno stabiliti da atti di esecuzione adottati

---

<sup>41</sup> GU C del , pag. .

<sup>42</sup> GU C del , pag. .

<sup>43</sup> Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1).

secondo la procedura d'esame con l'assistenza di un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011 (procedura di comitato).

- (4) Le prescrizioni tecniche per l'omologazione dei veicoli a motore, dei motori e dei ricambi per quanto riguarda le emissioni ("omologazione in relazione alle emissioni") sono attualmente stabilite in due regolamenti che si applicano all'omologazione in relazione alle emissioni rispettivamente per i veicoli leggeri e per quelli pesanti, il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio ("Euro 6")<sup>44</sup> e il regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio ("Euro VI")<sup>45</sup>. Il motivo per cui esistevano due regolamenti era che le emissioni dei veicoli pesanti venivano controllate sulla base di prove del motore, mentre per i veicoli leggeri la base era costituita da prove effettuate sull'intero veicolo. Da allora sono state sviluppate metodologie che consentono di sottoporre a prova su strada tanto i veicoli leggeri quanto quelli pesanti. Di conseguenza non è più necessario basare l'omologazione sulle prove del motore.
- (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.
- (6) Inoltre, gli attuali limiti di emissione sono stati adottati nel 2007 per i veicoli leggeri e nel 2009 per i veicoli pesanti. Entrambi i limiti di emissione sono stati adottati sulla base della tecnologia allora disponibile. Da allora la tecnologia è progredita e il livello di emissioni conseguito con una combinazione di tecnologie attuali è molto inferiore rispetto a quello di più di 15 anni fa. Tale progresso tecnologico dovrebbe rispecchiarsi in limiti di emissione basati su tecnologie esistenti all'avanguardia e conoscenze in materia di controllo dell'inquinamento, in relazione a tutti gli inquinanti di rilievo.
- (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.
- (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.

---

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

<sup>45</sup> Regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2009, relativo all'omologazione dei veicoli a motore e dei motori riguardo alle emissioni dei veicoli pesanti (euro VI) e all'accesso alle informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione del veicolo e che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 e la direttiva 2007/46/CE e che abroga le direttive 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE (GU L 188 del 18.7.2009, pag. 1).

- (9) L'accuratezza dei sistemi portatili per la misurazione delle emissioni utilizzati per misurare le emissioni prodotte dai veicoli su strada è migliorata notevolmente dalla loro introduzione. Di conseguenza è opportuno basare i limiti di emissione su tali misurazioni su strada, per cui le prove su strada non richiedono più l'uso di fattori di conformità.
- (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.
- (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.
- (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.
- (13) Il regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>46</sup> disciplina gli indicatori di cambio di marcia (GSI), il cui scopo principale è ridurre al minimo il consumo di carburante del veicolo se il conducente ne segue le indicazioni. Le prescrizioni sulle emissioni inquinanti nell'uso reale, anche quando si seguono gli indicatori di cambio di marcia, dovrebbero comunque essere trattate nel presente regolamento.
- (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

---

<sup>46</sup> Regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2019, relativo ai requisiti di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, per quanto riguarda la loro sicurezza generale e la protezione degli occupanti dei veicoli e degli altri utenti vulnerabili della strada, che modifica il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio e abroga i regolamenti (CE) n. 78/2009, (CE) n. 79/2009 e (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 631/2009, (UE) n. 406/2010, (UE) n. 672/2010, (UE) n. 1003/2010, (UE) n. 1005/2010, (UE) n. 1008/2010, (UE) n. 1009/2010, (UE) n. 19/2011, (UE) n. 109/2011, (UE) n. 458/2011, (UE) n. 65/2012, (UE) n. 130/2012, (UE) n. 347/2012, (UE) n. 351/2012, (UE) n. 1230/2012 e (UE) 2015/166 della Commissione (GU L 325 del 16.12.2019, pag. 1).

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<sup>47</sup>.

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

---

<sup>47</sup> Regolamento tecnico globale delle Nazioni Unite sulla durabilità delle batterie di bordo per i veicoli elettrificati (UN GTR 22).

- (20) I regolamenti (UE) 2019/631<sup>48</sup> e (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>49</sup> disciplinano le prestazioni medie del parco veicoli in relazione alle emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli a motore nuovi nell'Unione. Le procedure e le metodologie per la determinazione accurata delle emissioni di CO<sub>2</sub>, del consumo di carburante e di energia, dell'autonomia elettrica e della potenza dei singoli veicoli dovrebbero essere introdotte nell'omologazione in relazione alle emissioni.
- (21) È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento in relazione a: obblighi dei costruttori nel contesto dell'omologazione e delle procedure, delle prove e delle metodologie da applicarsi per la dichiarazione di conformità, il controllo della conformità della produzione, il controllo della conformità in servizio e il passaporto ambientale del veicolo (EVP); opzioni e designazioni dei veicoli; prescrizioni, prove, metodi e misure correttive in merito alla durabilità di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti, nonché alle capacità di registrazione e comunicazione dei sistemi OBM, anche ai fini delle ispezioni e dei controlli tecnici periodici; prescrizioni e informazioni che i costruttori di veicoli omologati in più fasi devono fornire, nonché procedure per determinare il valore di CO<sub>2</sub> per tali veicoli omologati in più fasi; elementi tecnici, prescrizioni amministrative e documentali per l'omologazione in relazione alle emissioni, i controlli e le verifiche, i controlli di vigilanza del mercato, gli obblighi di comunicazione, la conformità in servizio e i controlli della conformità della produzione; metodi e prove per: i) la misurazione delle emissioni dallo scarico in laboratorio e su strada, comprensiva dei cicli di prova delle emissioni di guida reali (RDE) casuali e nello scenario peggiore, e l'uso di sistemi portatili di misurazione delle emissioni per verificare le emissioni reali durante la guida e le emissioni al minimo; ii) la determinazione di emissioni di CO<sub>2</sub>, consumo di carburante ed energia, autonomia elettrica e potenza del motore per i veicoli a motore; iii) la messa a punto di specifiche per l'indicatore di cambio di marcia (GSI); iv) la determinazione dell'impatto dei rimorchi O<sub>3</sub> e O<sub>4</sub> sulle emissioni di CO<sub>2</sub>, sul consumo di carburante e di energia, sull'autonomia elettrica e sulla potenza del motore dei veicoli a motore; v) 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

---

<sup>48</sup> Regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 (GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13).

<sup>49</sup> Regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi e modifica i regolamenti (CE) n. 595/2009 e (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 96/53/CE del Consiglio (GU L 198 del 25.7.2019, pag. 202).

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) requisiti prestazionali delle 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<sup>50</sup>.

- (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<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub>. È particolarmente importante che la Commissione svolga consultazioni adeguate durante i lavori preparatori, anche a livello di esperti, e che tali consultazioni siano condotte conformemente ai principi stabiliti nell'accordo interistituzionale del 13 aprile 2016 "Legiferare meglio"<sup>51</sup>. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (23) A fini di chiarezza, razionalità e semplificazione, poiché le regole sull'omologazione in relazione alle emissioni dei veicoli a motore e dei motori, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, sono aggiornate e tutte contenute nel presente regolamento, i regolamenti (CE) n. 595/2009 e (CE) n. 715/2007 in vigore dovrebbero essere abrogati e sostituiti dal presente regolamento.
- (24) Ogni volta che le misure previste nel presente regolamento comportano il trattamento di dati personali, tale trattamento va effettuato in conformità ai regolamenti del Parlamento europeo e del Consiglio (UE) 2016/679<sup>52</sup> e (CE) n. 45/2001<sup>53</sup> e alle relative misure nazionali di esecuzione.

---

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

<sup>51</sup> [GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.](#)

<sup>52</sup> Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1).



- (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.
- (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,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

## **Capo I – Oggetto, ambito di applicazione e definizioni**

### *Articolo 1*

#### **Oggetto**

1. Il presente regolamento stabilisce le prescrizioni tecniche comuni e le disposizioni amministrative per l'omologazione e la vigilanza del mercato di veicoli a motore, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti per quanto concerne le emissioni di CO<sub>2</sub> e di inquinanti, il consumo di carburante e di energia e la durabilità delle batterie.
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<sub>2</sub>, dell'autonomia elettrica, del consumo di carburante e di energia e dell'efficienza energetica.

### *Articolo 2*

#### **Ambito di applicazione**

Il presente regolamento si applica ai veicoli a motore delle categorie M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub>, nonché ai rimorchi delle categorie O<sub>3</sub> e O<sub>4</sub> di cui all'articolo 4 del regolamento (UE)

---

<sup>53</sup> Regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché la libera circolazione di tali dati (GU L 8 del 12.1.2001, pag. 1).

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.

### *Articolo 3* **Definizioni**

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni di cui al regolamento (UE) 2018/858.

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni seguenti:

- 1) "omologazione in relazione alle emissioni": omologazione UE conforme alle disposizioni amministrative e alle prescrizioni tecniche di cui al presente regolamento per quanto concerne le emissioni di CO<sub>2</sub> e di inquinanti, il consumo di carburante e di energia e la durabilità delle batterie;
- 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;
- 3) "conformità della produzione": le attività svolte su nuovi veicoli, entità tecniche indipendenti o componenti selezionati presso gli stabilimenti del costruttore al fine di garantire che i prodotti immessi sul mercato siano conformi alle prescrizioni del presente regolamento;
- 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;
- 5) "motore": la fonte di propulsione di un veicolo;
- 6) "emissioni": le emissioni dallo scarico e da altre fonti di un veicolo a motore;
- 7) "emissioni dallo scarico": l'emissione dal tubo di scappamento del veicolo a motore o dal motore di tutti i seguenti elementi: CO<sub>2</sub>, composti gassosi, solidi e liquidi ed emissioni dal basamento;
- 8) "gas inquinanti": le emissioni di specie chimiche gassose, fatta eccezione per il CO<sub>2</sub>;
- 9) "emissioni di CO<sub>2</sub>" o "CO<sub>2</sub>": l'emissione di biossido di carbonio dal tubo di scappamento del veicolo a motore o dal motore;
- 10) "ossidi di azoto" o "NO<sub>x</sub>": la somma degli ossidi di azoto emessi dal tubo di scappamento;
- 11) "particolato" o "PM": qualsiasi materiale emesso dal tubo di scappamento o dai freni e raccolto da un dispositivo filtrante;
- 12) "particolato inferiore a 10 µm" o "PM<sub>10</sub>": il particolato avente un diametro inferiore a 10 µm;
- 13) "numero di particelle" o "PN": il numero totale di particelle solide emesse dal tubo di scappamento o dai freni;
- 14) "numero di particelle superiori a 10 nm" o "PN<sub>10</sub>": il numero totale di particelle solide emesse dal tubo di scappamento o dai freni aventi diametro non inferiore a 10 nm;
- 15) "monossido di carbonio" o "CO": il monossido di carbonio emesso dal tubo di scappamento;

- 16) "metano" o "CH<sub>4</sub>": il metano emesso dal tubo di scappamento;
- 17) "idrocarburi totali" o "THC" (*total hydrocarbons*): gli idrocarburi totali emessi dal tubo di scappamento;
- 18) "idrocarburi non metanici" o "NHMC" (*non-methane hydrocarbons*): il totale degli idrocarburi emessi dal tubo di scappamento, escluso il metano;
- 19) "gas organici non metanici" o "NMOG" (*non-methane organic gases*): la somma degli idrocarburi non ossigenati e ossigenati emessi dal tubo di scappamento;
- 20) "ammoniaca" o "NH<sub>3</sub>": l'ammoniaca emessa dal tubo di scappamento;
- 21) "formaldeide" o "HCHO": la formaldeide emessa dal tubo di scappamento;
- 22) "WHTC": il ciclo di guida transitorio armonizzato a livello mondiale ai sensi dell'allegato 4, punto 7.2.1, del regolamento ONU n. 49;
- 23) "WHSC": il ciclo di guida stazionario armonizzato a livello mondiale ai sensi dell'allegato 4, punto 7.2.2, del regolamento ONU n. 49;
- 24) "strumento di calcolo del consumo di energia del veicolo" o "VECTO": strumento di simulazione utilizzato per stabilire le emissioni di CO<sub>2</sub>, 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;
- 25) "consumo di carburante": il consumo di carburante in relazione a ciascuna fonte e da tutte le fonti di propulsione di un veicolo;
- 26) "emissioni evaporative" o "per evaporazione": vapori di idrocarburi emessi dall'impianto di alimentazione di un veicolo, escluse le emissioni dallo scarico;
- 27) "emissioni dal basamento": i gas inquinanti emessi dagli spazi che si trovano nel motore o al suo esterno, collegati alla coppa dell'olio da passaggi interni o esterni;
- 28) "emissioni di particolato dai freni": il particolato emesso dall'impianto di frenatura di un veicolo;
- 29) "abrasione dello pneumatico": la massa di materiale persa dallo pneumatico in ragione del processo di abrasione e dispersa nell'ambiente;
- 30) "emissioni diverse da quelle dallo scarico": le emissioni evaporative e quelle prodotte dall'abrasione degli pneumatici e dai freni;
- 31) "emissioni inquinanti": le emissioni dallo scarico e da altra fonte diverse dalle emissioni di CO<sub>2</sub>;
- 32) "dispositivo antinquinamento": dispositivo di un veicolo che controlla o limita le emissioni inquinanti;
- 33) "sistemi antinquinamento": dispositivi antinquinamento installati nel veicolo, comprese tutte le centraline e il software che ne disciplina l'uso;
- 34) "sistemi antinquinamento originali": sistema antinquinamento, o insieme di tali sistemi, oggetto dell'omologazione concessa per il veicolo in questione;
- 35) "sistemi antinquinamento di ricambio": sistema antinquinamento, o insieme di tali sistemi, destinato a sostituire un sistema antinquinamento originale, omologabile come entità tecnica indipendente;

- 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;
- 37) "sistema diagnostico di bordo" o "OBD": sistema in grado di generare informazioni diagnostiche di bordo (OBD) nel veicolo, come definito all'articolo 3, punto 49, del regolamento (UE) 2018/858, e di comunicare tali informazioni tramite la porta OBD e via etere;
- 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;
- 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;
- 40) "impianto di manipolazione": qualsiasi software o hardware che rilevi la temperatura, la velocità del veicolo, il regime del motore, il rapporto inserito, la depressione del collettore o qualsiasi altro parametro al fine di attivare, modulare, ritardare o disattivare il funzionamento di qualsiasi parte del sistema antinquinamento con lo scopo di ridurre l'efficacia del sistema antinquinamento durante il funzionamento del veicolo;
- 41) "strategia di manipolazione": strategia che riduce l'efficacia dei controlli dell'inquinamento in condizioni ambientali o di funzionamento del motore riscontrate durante il funzionamento del veicolo o al di fuori delle procedure di prova di omologazione o che falsifica i dati relativi ai sensori, al consumo di carburante o di energia, all'autonomia elettrica o alla durabilità della batteria.;
- 42) "emissioni di guida reali" o "RDE" (*real driving emissions*): le emissioni di un veicolo in condizioni normali ed estese di guida, come specificato all'allegato III, tabelle 1 e 2;
- 43) "contachilometri" o "odometro": strumento che indica la distanza totale percorsa dal veicolo dal momento della sua produzione;
- 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;
- 45) "stabilimento di produzione proprio": stabilimento di costruzione o montaggio utilizzato dal costruttore al fine di costruire o di montare per proprio conto veicoli nuovi tra cui, se del caso, veicoli destinati all'esportazione;
- 46) "centro di progettazione proprio": stabilimento, che dipende dal costruttore ed è da esso utilizzato, in cui è progettato e sviluppato l'intero veicolo;

- 47) "costruttore di piccole serie": costruttore di meno di 10 000 veicoli a motore nuovi della categoria M<sub>1</sub> o di 22 000 veicoli a motore nuovi della categoria N<sub>1</sub> immatricolati nell'Unione per anno civile e che:
- a) non appartiene a un gruppo di costruttori collegati; o
  - b) fa parte di un gruppo di costruttori collegati che è responsabile in totale di meno di 10 000 veicoli a motore nuovi della categoria M<sub>1</sub> o di meno di 22 000 veicoli a motore nuovi della categoria N<sub>1</sub> immatricolati nell'Unione per anno civile; o
  - c) appartiene a un gruppo di costruttori collegati ma gestisce i propri stabilimenti di produzione e il proprio centro di progettazione;
- 48) "costruttore di piccolissime serie": costruttore di piccoli volumi che produce meno di 1 000 veicoli a motore nuovi della categoria M<sub>1</sub> o meno di 1 000 veicoli a motore nuovi della categoria N<sub>1</sub> immatricolati nell'Unione nell'anno civile precedente;
- 49) "veicolo a motore a combustione interna puro" o "veicolo ICE" (*internal combustion engine*): veicolo i cui convertitori dell'energia di propulsione sono tutti motori a combustione interna, compresi quelli alimentati a idrogeno;
- 50) "veicolo elettrico puro" o "PEV" (*pure electric vehicle*): veicolo dotato di un gruppo propulsore comprendente esclusivamente macchine elettriche in funzione di convertitori dell'energia di propulsione e sistemi ricaricabili di stoccaggio dell'energia elettrica quali sistemi per l'immagazzinamento dell'energia di propulsione;
- 51) "cella a combustibile": convertitore di energia che trasforma l'energia chimica (in entrata) in energia elettrica (in uscita) o viceversa;
- 52) "veicolo a celle a combustibile" o "FCV" (*fuel cell vehicle*): veicolo dotato di un gruppo propulsore formato esclusivamente da una o più celle a combustibile e da una o più macchine elettriche in funzione di convertitore o convertitori dell'energia di propulsione;
- 53) "veicolo ibrido a celle a combustibile" o "FCHV" (*fuel cell hybrid vehicle*): veicolo a celle a combustibile dotato di un gruppo propulsore comprendente almeno un sistema di immagazzinamento del carburante e almeno un sistema ricaricabile di accumulo dell'energia elettrica quali sistemi di accumulo dell'energia di propulsione;
- 54) "veicolo ibrido" o "HV" (*hybrid vehicle*): veicolo dotato di un gruppo propulsore che include convertitori dell'energia di propulsione di almeno due categorie diverse e sistemi di accumulo dell'energia di propulsione di almeno due categorie diverse;
- 55) "veicolo ibrido elettrico" o "HEV" (*hybrid electric vehicle*): veicolo ibrido in cui uno dei convertitori dell'energia di propulsione è costituito da una macchina elettrica;
- 56) "veicolo ibrido elettrico a ricarica esterna" o "OVC-HEV" (*off-vehicle charging hybrid electric vehicle*): veicolo ibrido elettrico che può essere ricaricato da una fonte esterna;
- 57) "veicolo ibrido elettrico non a ricarica esterna" (NOVC-HEV) (*not off-vehicle charging hybrid electric vehicle*): veicolo dotato di almeno due diversi convertitori di energia e di due diversi sistemi di stoccaggio utilizzati per la propulsione che non può essere ricaricato da una fonte esterna;

- 58) "tecnologie di *geofencing*": tecnologie che non consentono a un veicolo ibrido di funzionare con il motore a combustione interna (per l'attivazione della modalità a emissioni zero) quando il veicolo percorre una specifica area geografica;
- 59) "modalità a emissioni zero": modalità selezionabile con la quale un veicolo ibrido funziona senza utilizzare il motore a combustione interna;
- 60) "potenza netta": la potenza ottenuta sul banco di prova all'estremità dell'albero motore o di un organo equivalente, misurata al corrispondente regime del motore con gli elementi ausiliari e determinata alle condizioni atmosferiche di riferimento;
- 61) "potenza alle ruote": la potenza misurata alle ruote di un veicolo e utilizzata per la sua propulsione;
- 62) "rapporto potenza/massa": il rapporto tra la potenza nominale e la massa in ordine di marcia;
- 63) "potenza nominale" o " $P_{\text{nominale}}$ ": la potenza massima netta del motore elettrico o a combustione in kW;
- 64) "massa in ordine di marcia": la massa del veicolo, con il/i serbatoio/i del carburante riempito/i per almeno il 90 % della sua/loro capacità, tenendo conto delle masse del conducente, del carburante e dei liquidi, con il veicolo dotato della strumentazione standard conformemente alle specifiche del costruttore, e delle masse della carrozzeria, della cabina, del dispositivo di accoppiamento, della/e ruota/e di scorta e degli attrezzi, qualora il veicolo ne disponga.
- 65) "batteria di trazione": sistema di batteria che immagazzina energia con lo scopo primario di fornire propulsione al veicolo;
- 66) "autonomia elettrica": la distanza percorsa in modalità *charge-depleting* fino all'esaurimento della carica della batteria di trazione;
- 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;
- 68) "durabilità": la capacità di un sistema o di un dispositivo, di un componente o di una qualsiasi parte del veicolo di mantenere le prestazioni prescritte in un determinato periodo di tempo;
- 69) "durabilità della batteria": la durabilità di una batteria di trazione misurata sulla base del suo stato di salute;
- 70) "stato di salute": lo stato misurato o stimato di una specifica metrica di prestazione di un veicolo o di una batteria di trazione in un momento specifico della sua durata di vita, espresso come percentuale della prestazione determinata al momento della certificazione o quando era nuova;
- 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<sub>2</sub>, il consumo di carburante, il consumo di energia, l'autonomia elettrica e la potenza del motore, la durabilità della batteria e altri valori correlati;

- 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;
- 73) "sistema di avvertimento del conducente per il livello basso del reagente": sistema progettato, realizzato e installato in un veicolo per avvisare l'utente del livello basso del reagente di consumo e imporre l'uso del reagente;
- 74) "emissioni al minimo": le emissioni dallo scarico prodotte quando il motore a combustione interna funziona ma non è sotto carico ai fini della propulsione del veicolo;
- 75) "dichiarazione di conformità": dichiarazione del costruttore che attesta la conformità di un tipo o di un gruppo specifico di veicoli, di un componente o di un'entità tecnica indipendente, alle prescrizioni del presente regolamento;
- 76) "efficienza energetica di un rimorchio": le prestazioni di un rimorchio in relazione al suo influsso sulle emissioni di CO<sub>2</sub>, sul consumo di carburante e di energia, sull'autonomia a emissioni zero, sull'autonomia elettrica e sulla potenza del motore di un veicolo trattore;
- 77) "pneumatico invernale" o "da neve": pneumatico il cui battistrada dispone di una scolpitura, una miscela o una struttura progettata principalmente per ottenere sul suolo innevato prestazioni migliori di quelle di uno pneumatico normale riguardo alla sua capacità di mettere o mantenere in movimento il veicolo;
- 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.

## **Capo II - Obblighi dei costruttori**

### *Articolo 4*

#### **Obblighi dei costruttori in merito alla produzione dei veicoli**

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.
2. I costruttori progettano, producono e assemblano i veicoli in modo tale da renderli conformi al presente regolamento, nel rispetto dei limiti di emissione di cui all'allegato I e dei valori dichiarati nel certificato di conformità e nella documentazione di omologazione per la durata di vita del veicolo, come indicato nella tabella 1 dell'allegato IV. Tali veicoli sono designati come veicoli "Euro 7".
3. 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.

Le emissioni durante la rigenerazione dei sistemi antinquinamento saranno incluse come media ponderata in base alla frequenza e alla durata degli eventi di rigenerazione.

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.
5. I costruttori non progettano, producono e assemblano veicoli con impianti di manipolazione o strategie di manipolazione.
6. I costruttori progettano, producono e assemblano veicoli delle categorie M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub> con:
  - 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;
  - b) sistemi OBM in grado di rilevare le emissioni superiori ai limiti dovute a malfunzionamenti, maggiore deterioramento o altre situazioni che aumentano le emissioni;
  - c) dispositivo OBFCM per il monitoraggio in condizioni reali del consumo di carburante e di energia e di altri parametri rilevanti, quali il carico utile/la massa, necessari ai fini della determinazione dell'efficienza reale in relazione al carburante e all'energia;
  - d) dispositivi di monitoraggio dello stato di salute della batteria di trazione e dei sistemi di emissione;
  - e) sistemi di avvertimento del conducente per le emissioni eccessive;
  - f) sistemi di avvertimento del conducente per il livello di reagente basso;
  - 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.
7. I costruttori progettano, producono e assemblano i veicoli delle categorie M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub> in modo da ridurre al minimo le vulnerabilità che potrebbero verificarsi in tutte le fasi del ciclo di vita dei veicoli, e che potrebbero permettere manomissioni di quanto segue:
  - a) sistemi di iniezione di carburante e reagente;
  - b) motore e relative centraline;
  - c) batterie di trazione;
  - d) contachilometri;
  - e) sistemi antinquinamento.
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.



9. I costruttori garantiscono la sicurezza della trasmissione dei dati relativi alle emissioni e alla durabilità della batteria adottando misure di cibersicurezza in conformità al regolamento ONU n. 155<sup>54</sup>.
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.

#### *Articolo 5*

### **Opzioni per i costruttori relative alla produzione e designazione dei veicoli**

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

---

<sup>54</sup> Regolamento n. 155 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) - Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei veicoli per quanto riguarda la cibersicurezza e i sistemi di gestione della cibersicurezza (GU L 82 del 9.3.2021, pag. 30).

6. Su richiesta del costruttore, per i veicoli N<sub>2</sub> di massa massima compresa tra 3,5 e 4,0 tonnellate provenienti da un tipo di veicolo N<sub>1</sub>, l'autorità di omologazione può rilasciare un'omologazione in relazione alle emissioni per il tipo di veicolo N<sub>1</sub>. Tali veicoli sono designati come "veicoli Euro 7ext".
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.

#### *Articolo 6*

### **Prescrizioni relative alla durabilità di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti**

1. I costruttori garantiscono che i veicoli da essi prodotti, venduti, immatricolati o messi in servizio nell'Unione rispettano i limiti di emissione di cui all'allegato I, quando utilizzati nelle condizioni normali ed estese di guida di cui all'allegato III, per tutta la durata di vita del veicolo, come indicato nella tabella 1 dell'allegato IV, e rispettano le prescrizioni prestazionali minime per la durabilità delle batterie di cui all'allegato II.
2. I costruttori garantiscono che tali veicoli sono conformi ai valori relativi alle emissioni di CO<sub>2</sub>, al consumo di carburante e di energia e all'efficienza energetica dichiarati ai sensi delle disposizioni del presente regolamento per la durata di vita del veicolo, come indicato nella tabella 1 dell'allegato IV.
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.
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.
5. Per la verifica della conformità alle prescrizioni di cui al primo paragrafo nel corso della durata di vita supplementare di un veicolo, i limiti di emissione dei gas inquinanti di cui all'allegato I sono adeguati utilizzando i moltiplicatori di durabilità di cui alla tabella 2 dell'allegato IV.
6. I sistemi OBM installati dal costruttore su tali veicoli sono in grado di effettuare quanto segue:
  - a) registrare l'entità e la durata di tutti i superamenti delle emissioni;
  - b) comunicare i dati riguardanti il comportamento del veicolo in relazione alle emissioni, compresi i dati dei sensori degli inquinanti e dei flussi di scarico, tramite la porta OBD e via etere, anche ai fini dei controlli tecnici, compresi quelli su strada<sup>55, 56</sup>;

---

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

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

#### *Articolo 7*

#### **Obblighi dei costruttori per quanto riguarda l'omologazione in relazione alle emissioni**

1. Al fine di dimostrare la conformità alle regole di omologazione in relazione alle emissioni in sede di omologazione, il costruttore esegue le prove indicate nelle tabelle 1, 3, 5, 7 e 9 dell'allegato V. Per la verifica della conformità della produzione alle prescrizioni del presente regolamento, i veicoli, i componenti e le entità tecniche indipendenti sono selezionati presso gli stabilimenti del costruttore dall'autorità di omologazione o dal costruttore. La conformità in servizio è verificata per i periodi prescritti nella tabella 1 dell'allegato IV.
2. Il costruttore fornisce all'autorità di omologazione una dichiarazione di conformità firmata per quanto riguarda le emissioni in condizioni di marcia reali, la correzione della temperatura ambiente del CO<sub>2</sub>, l'OBD, l'OBM, le emissioni e la durabilità della batteria, la rigenerazione continua o periodica, il contrasto delle manomissioni e le prescrizioni relative al basamento, come indicato nell'allegato V. Il costruttore fornisce all'autorità di omologazione una dichiarazione di conformità firmata in merito all'impiego di controlli adattivi e opzioni di *geofencing*, qualora il costruttore selezioni tali opzioni.
3. Le autorità nazionali possono sottoporre a prove il tipo di veicolo per verificarne la conformità nell'ambito della verifica della conformità della produzione, della conformità in servizio o della vigilanza del mercato, come indicato nell'allegato V.
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

---

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

visualizzazione nei sistemi elettronici del veicolo e possano essere trasmessi da dispositivi situati a bordo del veicolo a dispositivi esterni.

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.

#### *Articolo 8*

##### **Regole speciali per i costruttori di piccole serie**

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.
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.

#### *Articolo 9*

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

1. Nell'ambito delle omologazioni in più fasi, i costruttori della seconda fase o di fasi successive sono responsabili dell'omologazione in relazione alle emissioni qualora modificano qualsiasi parte del veicolo che, in base ai dati forniti dai costruttori della fase precedente, potrebbe influire sulle emissioni o sulla durabilità della batteria.
2. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono le prescrizioni amministrative e i dati che i costruttori della fase precedente devono fornire ai sensi del paragrafo 1 e le procedure per la determinazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> di tali veicoli. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 17, paragrafo 2.

### **Capo III – Obblighi degli Stati membri per l'omologazione in relazione alle emissioni e la vigilanza del mercato**

#### *Articolo 10*

##### **Omologazione in relazione alle emissioni, conformità della produzione, conformità in servizio e vigilanza del mercato**

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.

2. Le autorità nazionali di vigilanza del mercato effettuano controlli di vigilanza del mercato in conformità all'articolo 8 del regolamento (UE) 2018/858 e alle tabelle 2, 4, 6, 8 e 10 dell'allegato V.
3. A decorrere dal ... [*OP inserire la data = data di entrata in vigore del presente regolamento*], se il costruttore la richiede, le autorità nazionali di omologazione non possono rifiutarsi di rilasciare l'omologazione UE o nazionale in relazione alle emissioni per un nuovo tipo di veicolo o di motore, né vietare l'immatricolazione, la vendita o l'entrata in servizio di un veicolo nuovo conforme al presente regolamento.
4. A decorrere dal 1° luglio 2025, nel caso dei veicoli nuovi M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub> non conformi al presente regolamento, le autorità nazionali considerano i certificati di conformità non più validi ai fini dell'immatricolazione e vietano l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di tali veicoli per motivi connessi alle emissioni di CO<sub>2</sub> e di inquinanti, al consumo di carburante e di energia o alla durabilità della batteria.
5. A decorrere dal 1° luglio 2027, nel caso dei veicoli nuovi M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub> e dei rimorchi nuovi O<sub>3</sub> e O<sub>4</sub> non conformi al presente regolamento, le autorità nazionali considerano i certificati di conformità non più validi ai fini dell'immatricolazione e vietano l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di tali veicoli per motivi connessi alle emissioni di CO<sub>2</sub> e di inquinanti, al consumo di carburante e di energia, all'efficienza energetica o alla durabilità della batteria.
6. A decorrere dal 1° luglio 2030, nel caso dei veicoli nuovi M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub> non conformi al presente regolamento prodotti da costruttori di piccole serie, le autorità nazionali considerano i certificati di conformità non più validi ai fini dell'immatricolazione e vietano l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di tali veicoli per motivi connessi alle emissioni di CO<sub>2</sub> e di inquinanti, al consumo di carburante e di energia, all'efficienza energetica o alla durabilità della batteria.
7. A decorrere dal 1° luglio 2031, nel caso dei veicoli nuovi M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub> non conformi al presente regolamento prodotti da costruttori di piccole serie, le autorità nazionali considerano i certificati di conformità non più validi ai fini dell'immatricolazione e vietano l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di tali veicoli per motivi connessi alle emissioni di CO<sub>2</sub> e di inquinanti, al consumo di carburante e di energia, all'efficienza energetica o alla durabilità della batteria.
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.

#### *Articolo 11*

#### **Obblighi specifici degli Stati membri riguardanti l'omologazione in relazione alle emissioni di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti**

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<sub>1</sub> o N<sub>1</sub> omologato ai sensi del presente regolamento è vietata se il sistema, il componente o l'entità tecnica indipendente in questione non è di tipo omologato in conformità al presente regolamento.

2. A decorrere dal 1° luglio 2027, la vendita o l'installazione di un sistema, di un componente o di un'entità tecnica indipendente destinata a essere installata su un veicolo M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> o N<sub>3</sub> omologato ai sensi del presente regolamento è vietata se il sistema, il componente o l'entità tecnica indipendente in questione non è di tipo omologato in conformità al presente regolamento.
3. Le autorità nazionali di omologazione possono continuare a concedere estensioni delle omologazioni UE per le emissioni dei sistemi antinquinamento di ricambio rilasciate prima dell'entrata in vigore del presente regolamento alle condizioni applicate al momento dell'omologazione iniziale relativa alle emissioni. Le autorità nazionali vietano la vendita o l'installazione sui veicoli dei sistemi antinquinamento di ricambio se questi non sono di tipo omologato.

#### *Articolo 12*

#### **Corretto funzionamento dei sistemi che utilizzano un reagente di consumo e dei sistemi antinquinamento**

1. Gli operatori economici e gli operatori indipendenti non manomettono né il veicolo né i suoi sistemi.
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.

### **Capo IV**

#### **Ruolo della Commissione e di terzi nel contesto della conformità in servizio e della vigilanza del mercato**

#### *Articolo 13*

##### **Applicazione delle prescrizioni sulle prove per la Commissione e terzi**

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.
2. I costruttori mettono a disposizione della Commissione e di terzi i dati necessari per l'effettuazione di tali controlli, in conformità all'articolo 9, paragrafo 5, e all'articolo 13, paragrafo 10, del regolamento (UE) 2018/858.

## Capo V

### Prove e dichiarazioni

#### *Articolo 14*

#### **Procedure e prove**

1. Le procedure per l'omologazione in relazione alle emissioni prevedono prove e controlli e l'applicazione di tutte le procedure amministrative e le prescrizioni in materia di documentazione di cui all'allegato V. Per le prescrizioni di cui all'allegato V, se del caso il costruttore fornisce all'autorità di omologazione una dichiarazione di conformità.
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.
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:
  - 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;
  - e) sistemi antimanomissione, di sicurezza e di cibersicurezza;
  - f) tipi di sistemi antinquinamento di ricambio e relative parti;
  - g) tipi di impianti di frenatura e relativi ricambi;
  - h) tipi di pneumatici relativamente alla loro abrasione;
  - i) altri tipi di componenti e relativi ricambi;
  - 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  $N_1$ , disposizioni per l'OBFCM;
  - k) determinazione delle emissioni di  $CO_2$ , 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  $O_4$ , disposizioni per l'OBFCM.
4. 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:

- a) i metodi per la misurazione delle emissioni dallo scarico in laboratorio e su strada, compresi i cicli di prova per le emissioni reali di guida casuali e nello scenario peggiore e l'impiego di sistemi portatili di misurazione delle emissioni per verificare le emissioni in condizioni reali di marcia e al minimo;
- b) i metodi per la determinazione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, del consumo di carburante e di energia, dell'autonomia a zero emissioni, dell'autonomia elettrica e della potenza del motore dei veicoli a motore;
- c) i metodi, le prescrizioni e le specifiche tecniche per gli indicatori di cambio di marcia;
- d) i metodi per la determinazione dell'efficienza energetica dei rimorchi O<sub>3</sub> e O<sub>4</sub>;
- e) i metodi per la misurazione delle emissioni dal basamento del motore;
- f) i metodi per la misurazione delle emissioni evaporative;
- 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;
- h) i metodi per la misurazione dell'abrasione degli pneumatici al fine di monitorarne i tassi di abrasione;
- i) i metodi per la valutazione della conformità alle prescrizioni prestazionali minime di durabilità della batteria;
- 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;
- k) le caratteristiche e prestazioni dei sistemi di avvertimento del conducente e dei metodi di persuasione, nonché i metodi per valutarne il corretto funzionamento;
- l) i metodi per valutare il corretto funzionamento, l'efficacia, la rigenerazione e la durabilità dei sistemi antinquinamento originali e di ricambio;
- m) i metodi per l'applicazione e la valutazione delle misure di sicurezza di cui all'articolo 4, paragrafo 5, compresa la metodologia per l'analisi della vulnerabilità e la tutela dalle manomissioni;
- n) i criteri per le omologazioni in relazione alle emissioni e l'attuazione di regole speciali per i costruttori di piccole e piccolissime serie, di cui all'articolo 8;
- o) i metodi per il controllo del funzionamento corretto dei tipi di veicoli omologati nel contesto delle designazioni di cui all'articolo 5;
- p) i controlli della conformità alle disposizioni dell'articolo 9, paragrafo 1, e le procedure di prova per i veicoli omologati in più fasi;
- q) le prescrizioni prestazionali per le apparecchiature di prova;
- r) le specifiche dei carburanti di riferimento per le prove;
- s) i metodi per verificare l'assenza di impianti e strategie di manipolazione;
- t) i metodi di misurazione dell'abrasione degli pneumatici;



- u) il formato, i dati e i metodi di comunicazione via etere per il passaporto ambientale del veicolo;
- v) le prescrizioni amministrative e la documentazione per l'omologazione in relazione alle emissioni;
- w) gli eventuali obblighi di comunicazione.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 17, paragrafo 2.

#### *Articolo 15*

#### **Adeguamento al progresso tecnico**

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:
  - a) l'allegato III, per quanto concerne le condizioni di prova per i veicoli M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, sulla base dei dati raccolti nell'ambito delle prove sui veicoli Euro 7;
  - b) l'allegato III, per quanto concerne le condizioni di prova, sulla base dei dati raccolti nell'ambito delle prove sui freni o sugli pneumatici Euro 7;
  - c) l'allegato V, per quanto concerne l'applicazione delle prescrizioni sulle prove e delle dichiarazioni, sulla base del progresso tecnico;
  - d) l'articolo 5, con l'introduzione di opzioni e designazioni basate su tecnologie innovative per i costruttori.
2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati al fine di integrare il presente regolamento conformemente all'articolo 16 per tenere conto del progresso tecnico:
  - a) stabilendo limiti di emissione di particolato dai freni nell'allegato I con riferimento al lavoro svolto nel contesto del Forum mondiale delle Nazioni Unite per l'armonizzazione delle regolamentazioni relative ai veicoli (WP29);
  - b) stabilendo limiti di abrasione per i tipi di pneumatici di cui all'allegato I con riferimento al lavoro svolto nel contesto del Forum mondiale delle Nazioni Unite per l'armonizzazione delle regolamentazioni relative ai veicoli (WP29);
  - c) stabilendo le prescrizioni prestazionali minime delle batterie di cui all'allegato II con riferimento al lavoro svolto nel contesto del Forum mondiale delle Nazioni Unite per l'armonizzazione delle regolamentazioni relative ai veicoli (WP29);
  - d) stabilendo i moltiplicatori della durabilità di cui all'allegato IV sulla base dei dati raccolti nell'ambito delle prove dei veicoli Euro 7 M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub> e di una relazione sulla durabilità dei veicoli pesanti presentata al Parlamento europeo e al Consiglio;
  - e) stabilendo definizioni e regole speciali per i costruttori di piccole serie per le categorie di veicoli M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub> ai sensi dell'articolo 3 e dell'articolo 8 del presente regolamento.

## Capo VI - Disposizioni generali

### Articolo 16

#### 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 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.
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.
4. Prima dell'adozione dell'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 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.

### Articolo 17

#### Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal "Comitato tecnico – Veicoli a motore". 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.

### Articolo 18

#### Comunicazione delle informazioni

1. Entro il 1° settembre 2030 gli Stati membri informano la Commissione 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.

## Capo VI - Disposizioni finali

### *Articolo 19*

#### **Abrogazione del regolamento (CE) n. 715/2007 e del regolamento (CE) n. 595/2009**

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

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

I riferimenti ai regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 si intendono fatti al presente regolamento e vanno letti secondo la tabella di concordanza che figura nell'allegato VI del presente regolamento.

### *Articolo 20*

#### **Entrata in vigore e applicazione**

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

Si applica a decorrere dal 1° luglio 2025 ai veicoli M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub> e alle entità tecniche indipendenti e ai componenti destinati a tali veicoli, e a decorrere dal 1° luglio 2027 ai veicoli M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub> e alle entità tecniche indipendenti e ai componenti destinati a tali veicoli, nonché ai rimorchi O<sub>3</sub> e O<sub>4</sub>.

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

In deroga al paragrafo 2, l'articolo 11, paragrafo 3, si applica a decorrere dall'entrata in vigore del presente regolamento.

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*  
*La presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*

## **SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA**

### **1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA**

#### **1.1. Titolo della proposta/iniziativa**

#### **1.2. Settore/settori interessati**

#### **1.3. La proposta/iniziativa riguarda:**

#### **1.4. Obiettivi**

*1.4.1. Obiettivi generali*

*1.4.2. Obiettivi specifici*

*1.4.3. Risultati e incidenza previsti*

*1.4.4. Indicatori di prestazione*

#### **1.5. Motivazione della proposta/iniziativa**

*1.5.1. Necessità nel breve e lungo termine, compreso un calendario dettagliato per fasi di attuazione dell'iniziativa*

*1.5.2. Valore aggiunto dell'intervento dell'Unione*

*1.5.3. Insegnamenti tratti da esperienze analoghe*

*1.5.4. Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale ed eventuali sinergie con altri strumenti pertinenti*

*1.5.5. Valutazione delle varie opzioni di finanziamento disponibili, comprese le possibilità di riassegnazione*

#### **1.6. Durata e incidenza finanziaria della proposta/iniziativa**

#### **1.7. Modalità di gestione previste**

### **2. MISURE DI GESTIONE**

#### **2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni**

#### **2.2. Sistema o sistemi di gestione e di controllo**

*2.2.1. Giustificazione della o delle modalità di gestione, del meccanismo o dei meccanismi di attuazione del finanziamento, delle modalità di pagamento e della strategia di controllo proposti*

*2.2.2. Informazioni concernenti i rischi individuati e il sistema o i sistemi di controllo interno per ridurli*

*2.2.3. Stima e giustificazione del rapporto costo/efficacia dei controlli e valutazione dei livelli di rischio di errore previsti*

#### **2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità**

### **3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA**

#### **3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate**

### **3.2. Incidenza finanziaria prevista della proposta sugli stanziamenti**

*3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti operativi*

*3.2.2. Risultati previsti finanziati con gli stanziamenti operativi*

*3.2.3. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti amministrativi*

*3.2.4. Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale*

*3.2.5. Partecipazione di terzi al finanziamento*

### **3.3. Incidenza prevista sulle entrate**

## SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

### 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

#### 1.1. Titolo della proposta/iniziativa

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

#### 1.2. Settore/settori interessati

Settore: Mercato interno delle merci  
Azione per il clima: Risorse naturali e ambiente

#### 1.3. La proposta/iniziativa riguarda:

- una nuova azione
- una nuova azione a seguito di un progetto pilota/un'azione preparatoria<sup>57</sup>
- la proroga di un'azione esistente
- la fusione o il riorientamento di una o più azioni verso un'altra/una nuova azione

#### 1.4. Obiettivi

##### 1.4.1. Obiettivi generali

La presente proposta mira a contribuire a un duplice obiettivo generale: 1) garantire il corretto funzionamento del mercato unico stabilendo regole più appropriate, efficaci in termini di costi e adeguate alle esigenze future per le emissioni dei veicoli; 2) garantire un livello elevato di tutela dell'ambiente e della salute nell'UE riducendo ulteriormente le emissioni di inquinanti atmosferici prodotte dal trasporto su strada, come previsto dal piano d'azione per l'inquinamento zero, nei tempi più rapidi possibili.

##### 1.4.2. Obiettivi specifici

Obiettivo specifico 1: ridurre la complessità dell'attuale normativa Euro sulle emissioni al fine di contenere i costi amministrativi e di facilitarne l'attuazione;

obiettivo specifico 2: fissare limiti aggiornati per tutti gli inquinanti atmosferici contemplati;

obiettivo specifico 3: migliorare il controllo delle emissioni effettive.

##### 1.4.3. Risultati e incidenza previsti

*Precisare gli effetti che la proposta/iniziativa dovrebbe avere sui beneficiari/gruppi interessati.*

La presente proposta si colloca nel quadro del regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio concernente un sistema di omologazione e vigilanza del mercato per i veicoli a motore, i rimorchi e i sistemi, i componenti e le

<sup>57</sup> A norma dell'articolo 58, paragrafo 2, lettera a) o b), del regolamento finanziario.

entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli e mira ad armonizzare le prescrizioni tecniche in relazione alle emissioni. Da questo punto di vista è fondamentale per il corretto funzionamento del mercato unico.

La presente proposta consentirà un miglioramento delle prestazioni in termini di emissioni inquinanti dei veicoli leggeri e pesanti e offrirà vantaggi ai consumatori per quanto riguarda la qualità dell'aria, contribuendo così a ridurre i danni alla salute e all'ambiente. Rafforzerà inoltre il posizionamento tecnologico e la competitività della catena del valore del settore automobilistico dell'UE. Ulteriori benefici deriveranno dal rafforzamento della fiducia dei consumatori nelle buone prestazioni ambientali dei loro veicoli. Si prevedono anche effetti positivi per ciò che concerne il miglioramento delle competenze e la riqualificazione della forza lavoro, grazie allo sviluppo e all'utilizzo sempre maggiore di tecnologie pulite adeguate alle esigenze future.

#### 1.4.4. *Indicatori di prestazione*

*Precisare gli indicatori con cui monitorare progressi e risultati*

Sono stati individuati i seguenti indicatori:

1. numero di omologazioni in relazione alle emissioni ai sensi della norma Euro 7 per tipo di veicolo;
2. costi durante la fase di attuazione e costi amministrativi per l'omologazione in relazione alle emissioni;
3. prova del miglioramento del controllo delle emissioni in tutte le condizioni di utilizzo per tutti gli inquinanti regolamentati;
4. costi di applicazione, compresi i costi per le infrazioni e le sanzioni in caso di non conformità e i costi di monitoraggio;
5. evoluzione delle emissioni nel corso della durata di vita dei veicoli quale risultante da adeguate campagne di prove e dal monitoraggio continuo delle emissioni;
6. numero annuo di veicoli immatricolati e quota di tecnologie dei gruppi propulsori sulle strade dell'UE, come riferito dagli Stati membri all'Osservatorio europeo per i combustibili alternativi;
7. evoluzione annua degli effetti dell'inquinamento atmosferico sulla salute (decessi prematuri legati all'esposizione a determinati inquinanti), di cui alla relazione annuale sulla qualità dell'aria in Europa;
8. quota annua del trasporto su strada che produce le emissioni di determinati inquinanti, come comunicata dagli Stati membri all'AEA nel contesto della direttiva sugli impegni nazionali di riduzione delle emissioni;
9. numero annuo di notifiche ricevute dagli Stati membri per ostacoli al commercio interno dell'UE di autovetture, furgoni, autocarri e autobus causati da prescrizioni tecniche imposte da autorità nazionali, regionali o locali (divieti di qualsiasi tipo) nel contesto della procedura di notifica di cui alla direttiva (UE) 2015/153.

## **1.5. Motivazione della proposta/iniziativa**

### *1.5.1. Necessità nel breve e lungo termine, compreso un calendario dettagliato per fasi di attuazione dell'iniziativa*

Tutti i veicoli, i motori o i ricambi nuovi delle categorie M1 e N1 da immettersi sul mercato dell'UE dovrebbero essere omologati in base al presente regolamento a decorrere dal 1° luglio 2025, fatta eccezione per i veicoli delle categorie M2, M3, N2 e N3, per i quali la data di attuazione sarà il 1° luglio 2027. Valore aggiunto dell'intervento dell'Unione (che può derivare da diversi fattori, ad es. un miglior coordinamento, la certezza del diritto o un'efficacia e una complementarità maggiori). Ai fini del presente punto, per "valore aggiunto dell'intervento dell'Unione" si intende il valore derivante dall'intervento dell'Unione che va ad aggiungersi al valore che avrebbero altrimenti generato gli Stati membri se avessero agito da soli.

Motivi dell'azione a livello europeo (ex ante)

È necessario affrontare la questione delle prestazioni in relazione con le emissioni inquinanti e della qualità dell'aria al fine di garantire il corretto funzionamento del mercato unico.

In effetti la qualità dell'aria e le prestazioni in relazione con le emissioni inquinanti costituiscono un problema transfrontaliero che non può essere risolto soltanto con azioni nazionali o locali. Il coordinamento della riduzione delle emissioni e il miglioramento delle prestazioni in relazione con le emissioni devono essere effettuati a livello europeo, e l'azione dell'UE è giustificata da motivi di sussidiarietà. Anche se le iniziative a livello nazionale, regionale e locale possono creare sinergie, da sole non saranno sufficienti. La mancanza di un'azione coordinata a livello di UE attraverso il rafforzamento delle norme sulle emissioni inquinanti si tradurrebbe in un rischio di frammentazione del mercato a causa della diversità dei sistemi nazionali, dei diversi livelli di ambizione e dei diversi parametri progettuali.

Valore aggiunto dell'Unione previsto (ex post)

Da soli i singoli Stati membri rappresenterebbero un mercato troppo piccolo per conseguire lo stesso livello di risultati; è necessario pertanto un intervento a livello di UE per stimolare i cambiamenti in ambito industriale e creare economie di scala.

### *1.5.2. Insegnamenti tratti da esperienze analoghe*

La proposta si basa sulla legislazione esistente, che negli ultimi decenni ha garantito nell'Unione una riduzione costante delle emissioni inquinanti e il miglioramento delle prestazioni in termini di emissioni dei veicoli e dei motori.

### *1.5.3. Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale ed eventuali sinergie con altri strumenti pertinenti*

La proposta è compatibile con gli obiettivi di Next Generation EU e del quadro finanziario pluriennale per il periodo 2021-2027, che contribuiranno a realizzare la duplice transizione verde e digitale cui l'Europa ambisce. La combinazione di tali quadri normativi permetterà di affrontare la crisi economica e di accelerare il passaggio a un'economia pulita e sostenibile, collegando prescrizioni ambientali e di qualità dell'aria più rigorose alla crescita economica.



*1.5.4. Valutazione delle varie opzioni di finanziamento disponibili, comprese le possibilità di riassegnazione*

Il fabbisogno di risorse umane sarà coperto dal personale delle DG già assegnato all'azione (della DG GROW con il sostegno di personale della DG CLIMA) e/o riassegnato all'interno delle DG stesse. Qualora sia necessaria un'assegnazione supplementare, quest'ultima può essere concessa alle DG competenti nel quadro della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

## 1.6. Durata e incidenza finanziaria della proposta/iniziativa

### durata limitata

- in vigore a decorrere dal [GG/MM]AAAA fino al [GG/MM]AAAA
- incidenza finanziaria dal AAAA al AAAA per gli stanziamenti di impegno e dal AAAA al AAAA per gli stanziamenti di pagamento

### durata illimitata

- Attuazione con un periodo di avviamento dal 2025
- e successivo funzionamento a pieno ritmo.

## 1.7. Modalità di gestione previste<sup>58</sup>

### Gestione diretta ad opera della Commissione

- ad opera dei suoi servizi, compreso il suo personale presso le delegazioni dell'Unione

- ad opera delle agenzie esecutive

### Gestione concorrente con gli Stati membri

### Gestione indiretta affidando compiti di esecuzione del bilancio:

- a paesi terzi o organismi da questi designati;
- a organizzazioni internazionali e loro agenzie (specificare);
- alla BEI e al Fondo europeo per gli investimenti;
- agli organismi di cui agli articoli 70 e 71 del regolamento finanziario;
- a organismi di diritto pubblico;
- a organismi di diritto privato investiti di attribuzioni di servizio pubblico nella misura in cui sono dotati di sufficienti garanzie finanziarie;
- a organismi di diritto privato di uno Stato membro preposti all'attuazione di un partenariato pubblico-privato e che sono dotati di sufficienti garanzie finanziarie;
- alle persone incaricate di attuare azioni specifiche della PESC a norma del titolo V del TUE e indicate nel pertinente atto di base.
- *Se è indicata più di una modalità, fornire ulteriori informazioni alla voce "Osservazioni".*

## Osservazioni

La Commissione intende garantire l'attuazione delle misure in questione mediante una gestione diretta centralizzata attraverso i propri servizi, in particolare tramite il Centro comune di ricerca (JRC) per il sostegno tecnico e scientifico necessario all'elaborazione dei regolamenti di esecuzione e allo svolgimento della vigilanza del mercato, come già previsto dal regolamento (CE) 2018/858. La parte della vigilanza del mercato è già regolamentata da appositi accordi amministrativi previsti e considerati nel regolamento (CE) 2018/858, mentre per il lavoro sui regolamenti di esecuzione è previsto un accordo amministrativo distinto.

<sup>58</sup> Le spiegazioni sulle modalità di gestione e i riferimenti al regolamento finanziario sono disponibili sul sito BudgWeb:  
<https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

## 2. MISURE DI GESTIONE

### 2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni

*Precisare frequenza e condizioni.*

Per il monitoraggio dell'efficacia delle prescrizioni proposte per la riduzione delle emissioni è necessaria un'ampia raccolta di dati da diverse fonti possibili, compresi gli Stati membri, le case automobilistiche e le autorità nazionali di omologazione.

Il comitato tecnico – Veicoli a motore (TCMV) e il Forum istituito ai sensi del regolamento (UE) 2018/858 costituiranno le piattaforme di dialogo regolare sulle questioni relative all'attuazione delle norme Euro 7.

Gli Stati membri dovranno riferire alla Commissione in merito alle sanzioni comminate ai sensi del regolamento (UE) 2018/858.

Entro il 2030 gli Stati membri devono informare la Commissione in merito all'applicazione delle procedure di omologazione stabilite nel presente regolamento. Sulla base di tali informazioni, la Commissione riferirà al Parlamento europeo e al Consiglio in merito all'attuazione del nuovo regolamento.

### 2.2. Sistema o sistemi di gestione e di controllo

#### 2.2.1. Giustificazione della o delle modalità di gestione, del meccanismo o dei meccanismi di attuazione del finanziamento, delle modalità di pagamento e della strategia di controllo proposti

La presente proposta è attuata nel contesto dei programmi per il mercato unico e l'azione per il clima.

Le modalità di gestione, i meccanismi di attuazione dei finanziamenti, le modalità di pagamento e la strategia di controllo rientrano in tali programmi.

#### 2.2.2. Informazioni concernenti i rischi individuati e il sistema o i sistemi di controllo interno per ridurli

La presente proposta è attuata nel contesto dei programmi per il mercato unico e l'azione per il clima. I controlli/rischi e le misure di attenuazione sono coperti dal quadro esistente di controllo interno.

#### 2.2.3. Stima e giustificazione del rapporto costo/efficacia dei controlli (rapporto "costi del controllo ÷ valore dei fondi gestiti") e valutazione dei livelli di rischio di errore previsti (al pagamento e alla chiusura)

L'iniziativa non comporta nuovi controlli/rischi significativi che non siano coperti da un quadro di controllo interno già esistente. Non è prevista nessuna misura specifica oltre all'applicazione del regolamento finanziario.

### 2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

*Precisare le misure di prevenzione e tutela in vigore o previste, ad esempio strategia antifrode.*

Oltre all'applicazione del regolamento finanziario per la prevenzione di frodi e irregolarità, le prescrizioni standard rafforzate sulle emissioni previste dalla presente proposta saranno accompagnate da un maggiore monitoraggio delle emissioni durante l'intera durata di vita del veicolo.

### 3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

#### 3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate

- Linee di bilancio esistenti

*Secondo l'ordine delle rubriche del quadro finanziario pluriennale e delle linee di bilancio*

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Partecipazione			
	Numero Rubrica 1	Diss./Non diss. <sup>59</sup>	di paesi EFTA <sup>60</sup>	di paesi candidati <sup>61</sup>	di paesi terzi	ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 2, lettera b), del regolamento finanziario
<b>1</b>	[03 02 01 01] Programma per il mercato unico – Funzionamento e sviluppo del mercato interno per beni e servizi	Diss.	SÌ	NO	NO	NO
<b>3</b>	[09 02 03] Risorse naturali e ambiente	Diss.	SÌ	NO	NO	NO

<sup>59</sup> Diss. = stanziamenti dissociati / Non diss. = stanziamenti non dissociati.

<sup>60</sup> EFTA: Associazione europea di libero scambio.

<sup>61</sup> Paesi candidati e, se del caso, potenziali candidati dei Balcani occidentali.

### 3.2. Incidenza finanziaria prevista della proposta sugli stanziamenti

#### 3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti operativi

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi.
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi, come spiegato di seguito:

Mio EUR (al terzo decimale)

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Numero	1.
--	--------	----

DG: GROW			Anno 2022	Anno 2023	Anno 2024	Anno 2025	TOTALE degli anni 2022-2025	Anni successivi
○ Stanziamenti operativi								
Linea di bilancio 03.020101 <sup>62</sup>	Impegni	(1a)	1,230	1,030			<b>2,260</b>	<b>0,300</b>
	Pagamenti	(2a)	0,630	1,030	0,600		<b>2,260</b>	
Linea di bilancio	Impegni	(1b)						
	Pagamenti	(2b)						
Stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici <sup>63</sup>								
Linea di bilancio		(3)						
<b>TOTALE stanziamenti per la DG GROW</b>	Impegni	=1a+1b+3	1,230	1,030			<b>2,260</b>	<b>0,300</b>
	Pagamenti	=2a+2b+3	0,630	1,030	0,600		<b>2,260</b>	

<sup>62</sup> Secondo la nomenclatura di bilancio ufficiale.

<sup>63</sup> Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.

○ TOTALE stanziamenti operativi	Impegni	(4)	1,230	1,030			<b>2,260</b>	<b>0,300</b>
	Pagamenti	(5)	0,630	1,030	0,600		<b>2,260</b>	
○ TOTALE stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici		(6)						
<b>TOTALE stanziamenti per la RUBRICA 1 del quadro finanziario pluriennale</b>	Impegni	=4+6	1,230	1,030			<b>2,260</b>	<b>0,300</b>
	Pagamenti	=5+6	0,630	1,030	0,600		<b>2,260</b>	

○ TOTALE stanziamenti operativi (tutte le rubriche operative)	Impegni	(4)						
	Pagamenti	(5)						
TOTALE stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici (tutte le rubriche operative)		(6)						
<b>TOTALE stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 6 del quadro finanziario pluriennale (importo di riferimento)</b>	Impegni	=4+6	1,230	1,030			<b>2,260</b>	<b>0,200</b>
	Pagamenti	=5+6	0,630	1,030	0,600		<b>2,260</b>	

<b>Rubrica del quadro finanziario pluriennale</b>	<b>7</b>	"Spese amministrative"
---	----------	------------------------

Sezione da compilare utilizzando i "dati di bilancio di natura amministrativa" che saranno introdotti nell'[allegato della scheda finanziaria legislativa](#) (allegato V delle norme interne), caricato su DECIDE a fini di consultazione interservizi.

Mio EUR (al terzo decimale)

		Anno 2022	Anno 2023	Anno 2024	Anno 2025	TOTALE
DG: GROW						
○ Risorse umane		1,498	1,498	1,256	1,256	<b>5,508</b>
○ Altre spese amministrative		0,090	0,090	0,090	0,040	<b>0,310</b>
<b>TOTALE DG GROW</b>		1,588	1,346	1,296	<b>5,818</b>	<b>1,970</b>

<b>TOTALE stanziamenti per la RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale</b>	(Totale impegni = Totale pagamenti)	1,588	1,588	1,346	1,296	<b>5,818</b>
--	-------------------------------------	-------	-------	-------	-------	--------------

Mio EUR (al terzo decimale)

		Anno 2022	Anno 2023	Anno 2024	Anno 2025	TOTALE
<b>TOTALE stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 7 del quadro finanziario pluriennale</b>	Impegni	2,818	2,618	1,346	1,296	<b>8,078</b>
	Pagamenti	2,218	2,618	1,946	1,296	<b>8,078</b>

### 3.2.2. Risultati previsti finanziati con gli stanziamenti operativi

Stanziamenti di impegno in Mio EUR (al terzo decimale)

Specificare gli obiettivi e i risultati  ↓			Anno 2022		Anno 2023		Anno 2024		Anno 2025		Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)						<b>TOTALE</b>		
	<b>RISULTATI</b>																		
	Tipo <sup>64</sup>	Costo medio	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	N. totale
OBIETTIVO SPECIFICO 1 ...																			
- Risultato																			
Totale parziale obiettivo specifico 1																			
<b>TOTALI</b>																			

<sup>64</sup> I risultati sono i prodotti e i servizi da fornire (ad es. numero di scambi di studenti finanziati, numero di km di strade costruiti ecc.).



### 3.2.3. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti amministrativi

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi.
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi, come spiegato di seguito:
- Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno <b>2022</b>	Anno <b>2023</b>	Anno <b>2024</b>	Anno <b>2025</b>	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)	TOTA LE
--	---------------------	---------------------	---------------------	---------------------	---	------------

–

RUBRICA del quadro finanziario pluriennale								
Risorse umane	1,734	1,969	1,727	1,727				7,157
Altre amministrative spese	0,090	0,090	0,090	0,040				0,310
<b>Totale parziale RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale</b>	<b>1,824</b>	<b>2,059</b>	<b>1,817</b>	<b>1,767</b>				<b>7,467</b>

Esclusa la RUBRICA 7 <sup>65</sup> del quadro finanziario pluriennale								
Risorse umane								
Altre spese amministrative								
<b>Totale parziale esclusa la RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale</b>								

<b>TOTALE</b>	<b>1,824</b>	<b>2,059</b>	<b>1,817</b>	<b>1,767</b>				<b>7,467</b>
---------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--	--	--	--------------

<sup>65</sup> Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.

Il fabbisogno di stanziamenti relativi alle risorse umane e alle altre spese amministrative è coperto dagli stanziamenti della DG già assegnati alla gestione dell'azione e/o riassegnati all'interno della stessa DG, integrati dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

### 3.2.3.1. Fabbisogno stimato di risorse umane della DG GROW e della DG CLIMA

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di risorse umane.
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di risorse umane, come spiegato di seguito:

	Anno 2022	Anno 2023	Anno 2024	Anno 2025	Anni successivi		
<b>OPosti della tabella dell'organico (funzionari e agenti temporanei)</b>							
20 01 02 01 (sede e uffici di rappresentanza della Commissione)	11,5	13	11	11	6,5	6,5	6,5
20 01 02 03 (delegazioni)							
01 01 01 01 (ricerca indiretta)							
01 01 01 11 (ricerca diretta)							
Altre linee di bilancio (specificare)							
<b>O Personale esterno (in equivalenti a tempo pieno: ETP)<sup>66</sup></b>							
20 02 01 (AC, END, INT della dotazione globale)							
<b>TOTALE</b>	<b>11,5</b>	<b>13</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>6,5</b>	<b>6,5</b>	<b>6,5</b>

Il fabbisogno di risorse umane è coperto dal personale della DG già assegnato alla gestione dell'azione e/o riassegnato all'interno della stessa DG, integrato dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

Descrizione dei compiti da svolgere:

Funzionari e agenti temporanei	Negoziazione del regolamento, elaborazione di atti delegati e di esecuzione, organizzazione e supervisione della vigilanza del mercato per le emissioni, riesame e aggiornamento in base agli sviluppi tecnici.
Personale esterno	Effettuazione di analisi ed erogazione di sostegno e contributi tecnici all'organizzazione e supervisione della vigilanza del mercato per le emissioni, riesame e aggiornamento in base agli sviluppi tecnici.

<sup>66</sup> AC = agente contrattuale; AL = agente locale; END = esperto nazionale distaccato; INT = personale interinale (intérimaire); JPD = giovane professionista in delegazione.

### 3.2.4. *Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale*

La proposta/iniziativa:

- può essere interamente finanziata mediante riassegnazione all'interno della pertinente rubrica del quadro finanziario pluriennale (QFP).

I finanziamenti del caso sono già stati previsti per l'anno 2022 ed entreranno a far parte dell'importo programmato assegnato anche per l'anno 2023. È necessaria una riassegnazione interna del personale dalle mansioni pertinenti ai regolamenti Euro 6/VI.

- comporta l'uso del margine non assegnato della pertinente rubrica del QFP e/o l'uso degli strumenti speciali definiti nel regolamento QFP.

Spiegare la necessità, precisando le rubriche e le linee di bilancio interessate, gli importi corrispondenti e gli strumenti proposti.

- comporta una revisione del QFP.

Spiegare la necessità, precisando le rubriche e le linee di bilancio interessate e gli importi corrispondenti.

### 3.2.5. *Partecipazione di terzi al finanziamento*

La proposta/iniziativa:

- non prevede cofinanziamenti da terzi
- prevede il cofinanziamento da terzi indicato di seguito:

Stanzamenti in Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno 2022	Anno 2023	Anno 2024	Anno 2025	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)			Totale
Specificare l'organismo di cofinanziamento								
TOTALE stanziamenti cofinanziati								

### 3.3. Incidenza prevista sulle entrate

- La proposta/iniziativa non ha incidenza finanziaria sulle entrate.
- La proposta/iniziativa ha la seguente incidenza finanziaria:
  - sulle risorse proprie
  - su altre entrate
  - indicare se le entrate sono destinate a linee di spesa specifiche

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio delle entrate:	Stanzamenti disponibili per l'esercizio in corso	Incidenza della proposta/iniziativa <sup>67</sup>				
		Anno 2022	Anno 2023	Anno 2024	Anno 2025	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)
Articolo .....						

<sup>67</sup> Per le risorse proprie tradizionali (dazi doganali, contributi zucchero), indicare gli importi netti, cioè gli importi lordi al netto del 20 % per spese di riscossione.

**ALLEGATO**  
**della SCHEDE FINANZIARIA LEGISLATIVA**

Nome della proposta/iniziativa:

Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'omologazione di veicoli a motore e motori per quanto riguarda le emissioni prodotte dai veicoli a motore (Euro 7), che abroga i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009

3. QUANTITÀ e COSTO delle RISORSE UMANE CONSIDERATE NECESSARIE
4. COSTO delle ALTRE SPESE AMMINISTRATIVE
5. TOTALE COSTI AMMINISTRATIVI
6. METODI di CALCOLO UTILIZZATI per STIMARE I COSTI
- 6.1. Risorse umane
- 6.2. Altre spese amministrative

7. Costo delle risorse umane ritenute necessarie per la DG GROW e la DG CLIMA

La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di risorse umane

La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di risorse umane, come spiegato di seguito:

Mio EUR (al terzo decimale)

RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale		2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		TOTALE	
		ETP	Stanziamenti	ETP	Stanziamenti	ETP	Stanziamenti	ETP	Stanziamenti	ETP	Stanziamenti	ETP	Stanziamenti	ETP	Stanziamenti	ETP	Stanziamenti
<b>○ Posti della tabella dell'organico (funzionari e agenti temporanei)</b>																	
20 01 02 01 - Sede e uffici di rappresentanza	AD	10,5	1,649	12	1,884	11	1,727	11c	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	64	<b>10,048</b>
	AST																
20 01 02 03 - Delegazioni dell'Unione	AD																
	AST																
<b>○ Personale esterno<sup>68</sup></b>																	
20 02 01 e 20 02 02 - Personale esterno - Sede e uffici di rappresentanza	AC	1	0,085	1	0,085											2	<b>0,170</b>
	END																
	INT																
20 02 03 - Personale esterno - Delegazioni dell'Unione	AC																
	AL																
	END																

<sup>68</sup> AC = agente contrattuale; AL = agente locale; END = esperto nazionale distaccato; INT = personale interinale (intérimaire); JPD = giovane professionista in delegazione.

	INT																
	JPD																
Altre linee di bilancio legate alle risorse umane (specificare)																	
<b>Totale parziale Risorse umane – RUBRICA 7</b>		11,5	1,734	13	1,969	11	1,727	11	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	66	<b>10,218</b>

Il fabbisogno di risorse umane è coperto dal personale della DG già assegnato alla gestione dell'azione e/o riassegnato all'interno della stessa DG, integrato dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

Esclusa la RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale		2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		TOTALE	
		ETP	Stanzamenti	ETP	Stanzamenti	ETP	Stanzamenti	ETP	Stanzamenti	ETP	Stanzamenti	ETP	Stanzamenti	ETP	Stanzamenti	ETP	Stanzamenti
<b>○ Posti della tabella dell'organico (funzionari e agenti temporanei)</b>																	
01 01 01 01 Ricerca indiretta <sup>69</sup>	AD																
01 01 01 11 Ricerca diretta	AST																
Altro (specificare)																	
<b>○ Personale esterno<sup>70</sup></b>																	
Personale esterno previsto dagli	- in sede	AC															
		END															

<sup>69</sup> Scegliere la linea di bilancio pertinente o specificarne un'altra se necessario; qualora siano interessate più linee di bilancio, il personale dovrebbe essere differenziato per ogni linea di bilancio interessata.

<sup>70</sup> AC = agente contrattuale; AL = agente locale; END = esperto nazionale distaccato; INT = personale interinale (intérimaire); JPD = giovane professionista in delegazione.



stanziamenti operativi (ex linee "BA")		INT															
	- nelle delegazioni dell'Unione	AC															
		AL															
		END															
		INT															
		JPD															
01 01 01 02 Ricerca indiretta	AC																
01 01 01 12 Ricerca diretta	END																
Altro (specificare) <sup>71</sup>	INT																
Altre linee di bilancio legate alle risorse umane (specificare)																	
<b>Totale parziale Risorse umane – esclusa la RUBRICA 7</b>																	
<b>Totale Risorse umane (tutte le rubriche del QFP)</b>		11,5	1,734	13	1,969	11	1,727	11	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	66	<b>10,218</b>

Il fabbisogno di risorse umane è coperto dal personale della DG già assegnato alla gestione dell'azione e/o riassegnato all'interno della stessa DG, integrato dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

<sup>71</sup> Scegliere la linea di bilancio pertinente o specificarne un'altra se necessario; qualora siano interessate più linee di bilancio, il personale dovrebbe essere differenziato per ogni linea di bilancio interessata.

8. Costo delle altre spese amministrative per la DG GROW e la DG CLIMA

La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi

La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi, come spiegato di seguito:

Mio EUR (al terzo decimale)

<b>RUBRICA 7</b> del quadro finanziario pluriennale	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>Totale</b>
<b>In sede o nel territorio dell'UE:</b>								
20 02 06 01 - Spese per missioni e di rappresentanza	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	<b>0,280</b>
20 02 06 02 - Spese per conferenze e riunioni								
20 02 06 03 - Comitati <sup>72</sup>	0,050	0,050	0,050					<b>0,150</b>
20 02 06 04 - Studi e consultazioni								
20 04 – Spese informatiche (istituzionali) <sup>73</sup>								
Altre linee di bilancio non legate alle risorse umane (specificare se necessario)								
<b>Nelle delegazioni dell'Unione</b>								
20 02 07 01 – Spese per missioni, conferenze e di rappresentanza								

<sup>72</sup> Precisare il tipo di comitato e il gruppo cui appartiene.

<sup>73</sup> È necessario il parere del gruppo Investimenti della DG DIGIT – IT (cfr. orientamenti sul finanziamento delle tecnologie dell'informazione, C(2020) 6126 final del 10.9.2020, pag. 7).

20 02 07 02 – Perfezionamento professionale								
20 03 05 – Infrastruttura e logistica								
Altre linee di bilancio non legate alle risorse umane (specificare se necessario)								
<b>Totale parziale - RUBRICA 7</b> del quadro finanziario pluriennale	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	<b>0,430</b>

Mio EUR (al terzo decimale)

<b>Esclusa la RUBRICA 7</b> del quadro finanziario pluriennale	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>Totale</b>
Spese di assistenza tecnica e amministrativa (escluso il personale esterno) dagli stanziamenti operativi (ex linee "BA"):								
- in sede								
- nelle delegazioni dell'Unione								
Altre spese di gestione per la ricerca								
Spese informatiche per la politica per i programmi operativi <sup>74</sup>								
Spese informatiche istituzionali per programmi operativi <sup>75</sup>								

<sup>74</sup> È necessario il parere del gruppo Investimenti della DG DIGIT – IT (cfr. orientamenti sul finanziamento delle tecnologie dell'informazione, C(2020) 6126 final del 10.9.2020, pag. 7).

Altre linee di bilancio non legate alle risorse umane (specificare se necessario)								
<b>Totale parziale Altro – Esclusa la RUBRICA 7</b> del quadro finanziario pluriennale								
<b>Totale Altre spese amministrative (tutte le rubriche del QFP)</b>	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	<b>0,430</b>

---

<sup>75</sup> Questa voce comprende i sistemi amministrativi locali e i contributi al cofinanziamento dei sistemi informatici istituzionali (cfr. gli orientamenti sul finanziamento delle tecnologie dell'informazione, C(2020) 6126 final del 10.9.2020).

9. Totale costi amministrativi per la DG GROW e la DG CLIMA (tutte le rubriche del QFP)

*Mio EUR (al terzo decimale)*

<b>Sintesi</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>Totale</b>
Rubrica 7 - Risorse umane	1,734	1,969	1,727	1,727	1,021	1,021	1,021	<b>10,218</b>
Rubrica 7 – Altre spese amministrative	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	<b>0,430</b>
<b>Totale parziale Rubrica 7</b>	1,824	2,059	1,817	1,767	1,061	1,061	1,061	<b>10,648</b>
Esclusa la Rubrica 7 – Risorse umane								
Esclusa la Rubrica 7 – Altre spese amministrative								
<b>Totale parziale – Altre Rubriche</b>								
<b>TOTALE RUBRICA 7 ed esclusa la RUBRICA 7</b>	1,824	2,059	1,817	1,767	1,061	1,061	1,061	<b>10,648</b>

Gli stanziamenti amministrativi richiesti saranno coperti dagli stanziamenti già assegnati alla gestione dell'azione e/o riassegnati, integrati dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio esistenti.

10. Metodi di calcolo utilizzati per stimare i costi

10.1. Risorse umane

*Questa parte stabilisce il metodo di calcolo utilizzato per stimare le risorse umane considerate necessarie (ipotesi sul carico di lavoro, anche in relazione agli impieghi specifici (profili professionali Sysper 2), le categorie di personale e i costi medi corrispondenti)*

<b>RUBRICA 7</b> del quadro finanziario pluriennale
NB: i costi medi per ciascuna categoria di personale in sede sono disponibili sul sito BudgWeb: <a href="https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/pre/legalbasis/Pages/pre-040-020_preparation.aspx">https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/pre/legalbasis/Pages/pre-040-020_preparation.aspx</a> .
<input type="radio"/> Funzionari e agenti temporanei <u>10,5 ETP nel 2022 per la preparazione degli atti delegati e di esecuzione, l'organizzazione e la supervisione della vigilanza del mercato per le emissioni, il riesame, la rendicontazione e l'aggiornamento</u> <u>12 ETP nel 2023 per la preparazione degli atti delegati e di esecuzione, l'organizzazione e la supervisione della vigilanza del mercato per le emissioni, il riesame, la rendicontazione e l'aggiornamento</u> <u>11 ETP nel 2024-2025 per il follow-up degli atti delegati e di esecuzione, l'organizzazione e la supervisione della vigilanza del mercato per le emissioni, il riesame, la rendicontazione e l'aggiornamento</u> <u>6,5 ETP nel 2026-2028 per il follow-up degli atti delegati e di esecuzione, l'organizzazione e la supervisione della vigilanza del mercato per le emissioni, il riesame, la rendicontazione e l'aggiornamento</u>
<input type="radio"/> Personale esterno <u>1 ETP nel 2022-2023 per il sostegno alla preparazione degli atti delegati e di esecuzione, l'organizzazione e la supervisione della vigilanza del mercato per le emissioni, il riesame, la rendicontazione e l'aggiornamento</u>

**Esclusa la RUBRICA 7** del quadro finanziario pluriennale

Soltanto posti a carico del bilancio della ricerca

Personale esterno

10.2. Altre spese amministrative

*Precisare il metodo di calcolo utilizzato per ciascuna linea di bilancio,  
in particolare le ipotesi su cui si basa (ad esempio, il numero di riunioni all'anno, i costi medi ecc.)*

**RUBRICA 7** del quadro finanziario pluriennale

Circa 12 missioni negli Stati membri nel 2022-2028

Circa 3 giorni di riunione all'anno nel periodo 2022-2024 (riunioni del CTVM e del forum)

**Esclusa la RUBRICA 7** del quadro finanziario pluriennale