



Bruxelles, 31.1.2014
COM(2014) 28 final

2014/0012 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 per quanto riguarda la riduzione delle emissioni inquinanti dei veicoli stradali

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SWD(2014) 32 final}

{SWD(2014) 33 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

L'obiettivo della presente proposta è apportare una serie di modifiche al regolamento (CE) n. 715/2007 e al regolamento (CE) n. 595/2009 per quanto riguarda la riduzione delle emissioni inquinanti dei veicoli stradali. Il presente progetto di proposta si concentra sugli ambiti in cui le carenze del mercato e le lacune normative costituiscono un ostacolo per poter affrontare le sfide globali che emergono nel quadro delle politiche dell'UE per la qualità dell'aria e del suo programma per legiferare meglio.

2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONI D'IMPATTO

Le misure sono equilibrate per quanto riguarda le loro ripercussioni sull'ambiente e gli oneri a carico dell'industria. Il rapporto costo/efficacia delle misure è corroborato dalla valutazione d'impatto allegata.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

La presente proposta apporta una serie di modifiche al regolamento (CE) n. 715/2007 e al regolamento (CE) n. 595/2009 per quanto riguarda la riduzione delle emissioni inquinanti dei veicoli stradali.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 per quanto riguarda la riduzione delle emissioni inquinanti dei veicoli stradali

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,
visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 114,
vista la proposta della Commissione europea,
previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,
visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,
considerando quanto segue:

- (1) Al fine di ridurre gli oneri superflui per i costruttori di veicoli in caso di omologazione di piattaforme di veicoli che potrebbero essere disciplinate sia dalla legislazione sui veicoli leggeri che da quella sui veicoli pesanti, dovrebbe essere possibile omologare determinati veicoli pesanti conformemente alle prescrizioni relative ai veicoli leggeri per quanto riguarda le loro emissioni inquinanti senza abbassare il livello di protezione dell'ambiente all'interno dell'Unione.
- (2) Benché non sia stato dimostrato che le emissioni di metano abbiano un effetto nocivo diretto sulla salute umana, il metano è un potente gas a effetto serra. Pertanto, in linea con la comunicazione della Commissione relativa all'applicazione e ai futuri sviluppi della legislazione comunitaria riguardante le emissioni dei veicoli commerciali leggeri e l'accesso a informazioni per la riparazione e la manutenzione (Euro 5 e 6)² e con l'articolo 14, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio³, occorre che la Commissione esamini la possibilità di includere le emissioni di metano nel calcolo delle emissioni di CO₂.
- (3) Per agevolare l'introduzione dei veicoli a gas naturale è opportuno innalzare l'attuale limite di emissione degli idrocarburi totali (THC) e tenere conto dell'effetto delle emissioni di metano che vanno espresse in CO₂ equivalente a fini normativi e di informazione dei consumatori.
- (4) I moderni veicoli diesel emettono quantità elevate e sempre maggiori di NO₂, come percentuale delle emissioni totali di NOx, che non erano state previste al momento

¹ GU C , , pag. .

² GU C 182 del 19.7.2008, pag. 17.

³ 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 dei 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).

dell'adozione del regolamento (CE) n. 715/2007. La maggior parte dei problemi di qualità dell'aria nelle aree urbane interessate sembra essere collegata alle emissioni dirette di NO₂. Occorre pertanto introdurre un limite di emissione adeguato.

- (5) Gli attuali limiti di emissione per il CO e gli idrocarburi totali (THC) dopo un avviamento a freddo a bassa temperatura derivano dai requisiti Euro 3 stabiliti nella direttiva 98/69/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁴, che risultano superati alla luce della moderna tecnologia automobilistica e delle attuali esigenze in termini di qualità dell'aria. Dai problemi di qualità dell'aria e dai risultati delle misurazioni delle emissioni dei veicoli emerge inoltre la necessità di introdurre un limite adeguato per le emissioni di NO_x/NO₂. Occorre pertanto introdurre limiti di emissione riveduti a norma dell'articolo 14, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 715/2007.
- (6) Il limite di emissione per l'NH₃ stabilito nel regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio⁵ ha lo scopo di limitare il rilascio di ammoniaca a partire dagli NO_x dopo l'impiego di tecnologie di trattamento che utilizzano un reagente a base di urea per la riduzione degli NO_x. È pertanto opportuno che il valore limite dell'NH₃ sia applicato soltanto a tali tecnologie e non ai motori ad accensione comandata.
- (7) Al fine di conseguire gli obiettivi di qualità dell'aria dell'UE e di garantire uno sforzo costante per ridurre le emissioni dei veicoli, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) riguardo alle modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 715/2007 ai veicoli delle categorie M₁, M₂, N₁ e N₂ con una massa di riferimento superiore a 2 610 kg, ma con una massa massima del veicolo non superiore a 5 000 kg, alle procedure, alle prove e ai requisiti specifici per l'omologazione, ai requisiti per l'applicazione del divieto di utilizzo di impianti di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni, alle misure necessarie per l'applicazione dell'obbligo da parte dei costruttori di consentire un accesso illimitato e normalizzato alle informazioni sulla riparazione e sulla manutenzione dei veicoli, alla sostituzione delle informazioni sulla massa delle emissioni di CO₂ nel certificato di conformità con informazioni sulla massa totale delle emissioni di CO₂ equivalente, all'innalzamento o all'abolizione del valore limite delle emissioni di idrocarburi totali per i veicoli con motore ad accensione comandata, alla modifica del regolamento (CE) n. 715/2007 per ricalibrare i valori limite basati sulla massa del particolato e introdurre valori limite basati sul numero di particelle in modo da stabilire un'ampia correlazione con i valori limite di massa della benzina e del gasolio, all'adozione di un metodo rivisto di misura del particolato e di un valore limite per il numero di particelle, di un valore limite per le emissioni di NO₂ e di limiti per le emissioni allo scarico a bassa temperatura per i veicoli omologati come conformi ai limiti di emissione Euro 6. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla

⁴ Direttiva 98/69/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 1998, relativa alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico da emissioni dei veicoli a motore e recante modificazione della direttiva 70/220/CEE del Consiglio (GU L 350 del 28.12.1998, pag. 1).

⁵ 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).

contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

- (8) Il trattato di Lisbona ha introdotto la possibilità per il legislatore di delegare alla Commissione il potere di adottare atti non legislativi di portata generale che integrano o modificano determinati elementi non essenziali dell'atto legislativo. Le misure che possono essere oggetto della delega di potere di cui all'articolo 290, paragrafo 1, del TFUE corrispondono in linea di massima a quelle che rientrano nella procedura di regolamentazione con controllo istituita dall'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE del Consiglio⁶. Occorre pertanto adattare all'articolo 290 del TFUE le disposizioni del regolamento (CE) n. 715/2007 che prevedono il ricorso alla procedura di regolamentazione con controllo.
- (9) L'adattamento all'articolo 290 del TFUE delle disposizioni del regolamento (CE) n. 715/2007 che prevedono il ricorso alla procedura di regolamentazione con controllo effettuato dal presente regolamento dovrebbe lasciare impregiudicate le procedure in corso in cui il comitato ha già espresso il proprio parere conformemente all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE prima dell'entrata in vigore del presente regolamento.
- (10) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione dell'articolo 4, paragrafi 2 e 3, del regolamento (CE) n. 715/2007, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio⁷.
- (11) Occorre pertanto modificare di conseguenza i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

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

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

"2. Dopo la pubblicazione degli atti delegati adottati conformemente al secondo comma e su richiesta del costruttore, il presente regolamento si applica ai veicoli delle categorie M₁, M₂, N₁ e N₂, quali definiti nell'allegato II della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio*, con una massa di riferimento superiore a 2 610 kg, ma con una massa massima del veicolo non superiore a 5 000 kg.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 14 bis riguardo alle modalità di applicazione del presente regolamento ai veicoli delle categorie M₁, M₂, N₁ e N₂, quali definiti nell'allegato II della direttiva 2007/46/CE, con una massa di riferimento superiore a 2 610 kg, ma con una massa massima del veicolo non superiore a 5 000 kg. Tali atti delegati garantiscono in

⁶ Decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione (GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23).

⁷ 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).

particolare che, nelle prove sul banco dinamometrico, si tenga adeguatamente conto della massa operativa effettiva del veicolo per determinare l'inerzia equivalente, come pure di altri parametri predefiniti di potenza e carico.

* GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1."

- 2) All'articolo 4, il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:
"La Commissione stabilisce le procedure e i requisiti specifici per attuare i paragrafi 2 e 3. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 15, paragrafo 2."

- 3) All'articolo 5, paragrafo 3, la prima frase è sostituita dalla seguente:
"Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 14 bis al fine di elaborare le procedure, le prove e i requisiti specifici per l'omologazione stabiliti nel presente paragrafo, nonché i requisiti per attuare il paragrafo 2."

- 4) L'articolo 8 è sostituito dal seguente:

"Articolo 8

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

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

- 5) L'articolo 14 è così modificato:
 - a) i paragrafi 1, 2 e 3 sono sostituiti dai seguenti:
"1. Senza che ciò comporti un abbassamento del livello di protezione dell'ambiente all'interno dell'Unione, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 14 bis riguardo:
 - a) alla sostituzione delle informazioni sulla massa delle emissioni di CO₂ nel certificato di conformità di cui all'articolo 18 della direttiva 2007/46/CE con informazioni sulla massa totale delle emissioni di CO₂ equivalente, data dalla somma della massa delle emissioni di CO₂ e delle emissioni di metano, espressa come massa equivalente delle emissioni di CO₂ in relazione al loro effetto serra;
 - b) all'innalzamento o all'abolizione del valore limite delle emissioni di idrocarburi totali (THC) per i veicoli con motore ad accensione comandata.

2. Al termine del programma UN/ECE sulla misurazione del particolato, condotto sotto l'egida del *World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations*, e al più tardi al momento dell'entrata in vigore della norma Euro 6, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 14 bis al fine di adottare le seguenti misure, senza abbassare il livello di protezione dell'ambiente all'interno dell'Unione:

- a) modifica del presente regolamento per ricalibrare i valori limite basati sulla massa del particolato indicati nell'allegato I e introdurre in tale allegato valori limite basati sul numero di particelle in modo da stabilire un'ampia correlazione con i valori limite di massa della benzina e del gasolio;
- b) adozione di un metodo rivisto di misura del particolato e di un valore limite per il numero di particelle.

3. La Commissione verifica le procedure, le prove e i requisiti di cui all'articolo 5, paragrafo 3, nonché i cicli di prova utilizzati per misurare le emissioni. Se dalla verifica emerge che tali procedure, prove, requisiti e cicli di prova non sono più adatti o non riflettono più le effettive emissioni mondiali, la Commissione agisce conformemente all'articolo 5, paragrafo 3, per adattarli in modo che riflettano adeguatamente le emissioni generate dalla guida reale su strada.";

- b) al paragrafo 4, è aggiunto il comma seguente:

"Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 14 bis al fine di definire, oltre al valore limite esistente per le emissioni di NO_x totali, un valore limite per le emissioni di NO₂ per i veicoli omologati come conformi ai limiti di emissione Euro 6 che figurano nella tabella 2 dell'allegato I. I limiti di emissione per l'NO₂ sono definiti sulla base di una valutazione d'impatto, tengono conto della fattibilità tecnica e riflettono gli obiettivi di qualità dell'aria fissati nella direttiva (CE) 2008/50 del Parlamento europeo e del Consiglio*.

* 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).";

- c) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

"5. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 14 bis al fine di modificare e integrare la tabella 4 dell'allegato I per definire limiti per le emissioni allo scarico a bassa temperatura per i veicoli omologati come conformi ai limiti di emissione Euro 6 che figurano nella tabella 2 dell'allegato I. I limiti di emissione per gli NO_x e l'NO₂ sono definiti sulla base di una valutazione d'impatto, tengono conto della fattibilità tecnica e riflettono gli obiettivi di qualità dell'aria fissati nella direttiva (CE) 2008/50 del Parlamento europeo e del Consiglio.".

- 6) È inserito il seguente articolo 14 bis:

"Articolo 14 bis

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 2, paragrafo 2, secondo comma, all'articolo 5, paragrafo 3, all'articolo 8 e all'articolo 14, paragrafi da 1 a 5, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere da [...]/[*Publications Office, please insert the exact date of entry into force*].
3. La delega di potere di cui all'articolo 2, paragrafo 2, secondo comma, all'articolo 5, paragrafo 3, all'articolo 8 e all'articolo 14, paragrafi da 1 a 5, 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. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 2, secondo comma, dell'articolo 5, paragrafo 3, dell'articolo 8 e dell'articolo 14, paragrafi da 1 a 5, 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."

7) L'articolo 15 è sostituito dal seguente:

"Articolo 15

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato. 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.

Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011."

Articolo 2

Il regolamento (CE) n. 595/2009 è così modificato:

1) all'articolo 2, il secondo comma è sostituito dal seguente:

"Il presente regolamento non si applica ai veicoli per i quali il costruttore ha scelto di applicare il regolamento (CE) n. 715/2007 conformemente all'articolo 2, paragrafo 2, primo comma, di detto regolamento."

- 2) Nella tabella "Limiti d'emissione Euro VI" dell'allegato I, la riga corrispondente alla voce "WHTC (PI)" è sostituita dalla seguente:

"WHTC (PI)	4 000		160	500	460	-	10	(3)".
------------	-------	--	-----	-----	-----	---	----	---------

Articolo 3

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

Articolo 4

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

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

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente