



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 25 novembre 2015
(OR. en)

14506/15

ENV 735
ENT 253
MI 753

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Commissione europea
Data:	23 novembre 2015
Destinatario:	Segretariato generale del Consiglio
n. doc. Comm.:	D042120/03
Oggetto:	Regolamento (UE) .../... della Commissione del XXX che modifica il regolamento (CE) n. 692/2008 riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 6)

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento D042120/03.

All.: D042120/03



Bruxelles, **XXX**
D042120/03
[...](2015) **XXX** draft

REGOLAMENTO (UE) .../... DELLA COMMISSIONE

del **XXX**

**che modifica il regolamento (CE) n. 692/2008 riguardo alle emissioni dai veicoli
passengeri e commerciali leggeri (Euro 6)**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

REGOLAMENTO (UE) .../... DELLA COMMISSIONE

del XXX

che modifica il regolamento (CE) n. 692/2008 riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 6)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il 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 veicolo¹, in particolare l'articolo 5, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 715/2007 è uno degli atti normativi separati nel quadro della procedura di omologazione prevista dalla direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio².
- (2) Il regolamento (CE) n. 715/2007 impone per i veicoli leggeri nuovi il rispetto di determinati limiti di emissione e stabilisce nuovi obblighi in materia di accesso alle informazioni. Le disposizioni tecniche specifiche necessarie per l'attuazione di detto regolamento sono state adottate con il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione³.
- (3) La Commissione ha effettuato un'analisi dettagliata delle procedure, delle prove e dei requisiti di omologazione definiti dal regolamento (CE) n. 692/2008 sulla base di ricerche da essa condotte e di informazioni esterne e ha constatato che le emissioni effettivamente generate durante la guida su strada dai veicoli Euro 5 e Euro 6 superano ampiamente le emissioni misurate col nuovo ciclo di guida europeo (New European Driving Cycle - NEDC) di regolamentazione, in particolare per quanto riguarda le emissioni di NOx dei veicoli diesel.

¹ GU L 171 del 29.6.2007, pag. 1.

² Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli ("direttiva quadro") (GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1).

³ Regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione, del 18 luglio 2008, recante attuazione e modifica del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (EUR 5 ed EUR 6) e all'ottenimento di informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo (GU L 199 del 28.7.2008, pag. 1).

- (4) I requisiti di omologazione dei veicoli a motore in materia di emissioni sono diventati gradualmente e notevolmente più severi con l'introduzione e la successiva revisione delle norme Euro. Sebbene i veicoli in generale abbiano significativamente ridotto le emissioni di tutta la gamma di inquinanti regolamentati, hanno fatto eccezione le emissioni di NOx dei motori diesel, soprattutto dei veicoli commerciali leggeri. Sono dunque necessari interventi per correggere tale situazione.
- (5) Gli "impianti di manipolazione", quali definiti all'articolo 3, paragrafo 10, del regolamento (CE) n. 715/2007, che riducono il livello del controllo delle emissioni, sono proibiti. Eventi recenti hanno messo in luce la necessità di rafforzare l'applicazione della normativa in questo senso. È pertanto opportuno imporre una migliore supervisione della strategia di controllo delle emissioni applicata dal costruttore all'atto dell'omologazione, seguendo i principi già applicati ai veicoli pesanti dal regolamento (CE) n. 595/2009 euro VI e relative misure di attuazione.
- (6) Affrontando il problema delle emissioni di NOx dei veicoli diesel si dovrebbe contribuire a ridurre gli attuali livelli elevati e persistenti delle concentrazioni di NO2 nell'aria ambiente, che costituiscono un motivo di grande preoccupazione per la salute umana.
- (7) Nel gennaio 2011 la Commissione ha istituito un gruppo di lavoro, con il coinvolgimento di tutte le parti interessate, per sviluppare una procedura di prova delle emissioni reali di guida (Real Driving Emissions - RDE) che riflettesse meglio le emissioni misurate su strada. A tal fine, e dopo approfondite discussioni tecniche, è stata seguita la possibilità suggerita nel regolamento (CE) n. 715/2007, ossia l'uso di sistemi portatili di misura delle emissioni (Portable Emission Measuring Systems - PEMS) e l'introduzione di limiti da non superare (Not-To-Exceed - NTE).
- (8) Come concordato con le parti interessate nel processo "CARS 2020"⁴, le procedure di prova RDE dovrebbero essere introdotte in due fasi: in un primo periodo transitorio le procedure di prova dovrebbero applicarsi esclusivamente ai fini del monitoraggio, mentre successivamente dovrebbero applicarsi a tutte le nuove omologazioni e a tutti i veicoli nuovi insieme a prescrizioni RDE quantitative vincolanti.
- (9) Le procedure di prova RDE sono state introdotte dal regolamento (UE) [xxx/2015] della Commissione⁵. È ora necessario stabilire le prescrizioni RDE quantitative al fine di limitare le emissioni dallo scarico in tutte le condizioni d'uso normali conformemente ai limiti d'emissione fissati nel regolamento (CE) n. 715/2007. A tal fine dovrebbero essere prese in considerazione le incertezze statistiche e tecniche delle procedure di misurazione.
- (10) Per consentire ai costruttori di adeguarsi gradualmente alle prescrizioni RDE, le prescrizioni RDE quantitative definitive dovrebbero essere introdotte in due fasi successive. Nella prima fase, la cui applicazione dovrebbe iniziare 4 anni dopo le date di applicazione obbligatoria delle norme Euro 6, dovrebbe essere applicato un fattore

⁴ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni CARS 2020: piano d'azione per un'industria automobilistica competitiva e sostenibile in Europa [COM(2012)636 final].

⁵ Regolamento (UE) n. [xxx/2015] del [XXX] recante modifica del regolamento (CE) n. 692/2008 per quanto riguarda le emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (GU L XX del XX.XX.2015, pag. X).

di conformità di 2,1. Alla prima fase dovrebbe seguire, 1 anno e 4 mesi dopo, una seconda fase, con la quale dovrebbe essere imposta la piena conformità al valore limite di emissione di 80 mg/km per gli NOx definiti al regolamento (CE) n. 715/2007, incrementato di un certo margine per tenere conto delle incertezze aggiuntive di misurazione dovute all'uso di sistemi portatili di misura delle emissioni (PEMS).

- (11) Benché sia importante che nelle prove RDE siano esaminate potenzialmente tutte le possibili situazioni di guida, bisognerebbe evitare di adottare per i veicoli sottoposti a prova una guida che influenzi il risultato, che generi cioè una prova positiva o negativa non in virtù della prestazione tecnica del veicolo ma a causa di modalità di guida estreme. Sono quindi introdotte condizioni limite supplementari per le prove RDE al fine di ovviare a tali situazioni.
- (12) Per la loro stessa natura, le condizioni di guida riscontrate durante i singoli percorsi PEMS possono non corrispondere del tutto alle "normali condizioni di impiego di un veicolo". La severità del controllo delle emissioni durante tali percorsi può pertanto variare. Di conseguenza, e al fine di tenere conto delle incertezze statistiche e tecniche delle procedure di misurazione, si può valutare in futuro di rispecchiare nei limiti di emissione NTE applicabili ai singoli percorsi PEMS le caratteristiche di tali percorsi, descritte mediante determinati parametri misurabili, per esempio relativi alle dinamiche di guida o al carico di lavoro. Qualora questo principio fosse applicato, esso non dovrebbe condurre all'indebolimento dell'effetto ambientale e dell'efficacia delle procedure di prova RDE, e ciò dovrebbe essere dimostrato da uno studio scientifico sottoposto a valutazione inter pares. Per la valutazione della severità del controllo delle emissioni durante un percorso PEMS si dovrebbe inoltre tenere conto unicamente dei parametri che possono essere giustificati da ragioni scientifiche oggettive e non solo da ragioni di taratura del motore o dei dispositivi di controllo dell'inquinamento o dei sistemi di controllo delle emissioni.
- (13) Riconoscendo infine la necessità di controllare le emissioni di NOx in condizioni urbane, occorrerà esaminare con urgenza la modifica della ponderazione relativa degli elementi urbano, extraurbano e autostradale della prova RDE per garantire che si possa raggiungere nella pratica un fattore di conformità basso, creando un'ulteriore condizione limite relativa alle dinamiche di guida nel terzo pacchetto normativo RDE al di sopra della quale saranno applicabili le condizioni estese a decorrere dalle date di introduzione della fase 1.
- (14) La Commissione sottoporrà a revisione le disposizioni della procedura RDE e le adatterà per integrarvi nuove tecnologie impiegate per i veicoli e garantirne l'efficacia. Analogamente, la Commissione verificherà annualmente l'adeguatezza del livello del fattore di conformità definitivo alla luce dei progressi tecnici. Essa esaminerà in particolare i due metodi alternativi di valutazione dei dati relativi alle emissioni descritti nell'allegato IIIA, appendici 5 e 6, del regolamento (CE) n. 692/2008 nell'ottica di sviluppare un metodo unico.
- (15) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 692/2008.
- (16) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del Comitato tecnico - Veicoli a motore,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CE) n. 692/2008 è così modificato:

1. All'articolo 2 sono aggiunti i seguenti punti 43 e 44:

"

43. "strategia di base di controllo delle emissioni" (di seguito "BES"), una strategia di controllo delle emissioni che è operativa per tutto l'intervallo di regimi e di carico del veicolo se non viene attivata una strategia ausiliaria di controllo delle emissioni;

44. "strategia ausiliaria di controllo delle emissioni" (di seguito "AES"), una strategia di controllo delle emissioni che si attiva e sostituisce o modifica una BES per un determinato scopo e in risposta a una serie di condizioni ambientali o di funzionamento specifiche e che resta attiva finché tali condizioni perdurano.

";

2. All'articolo 3, paragrafo 10, il terzo paragrafo è sostituito dal seguente testo:

"

Fino a tre anni dopo le date specificate all'articolo 10, paragrafo 4, e quattro anni dopo le date specificate all'articolo 10, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 715/2007 si applicano le seguenti disposizioni:

"

3. All'articolo 3, paragrafo 10, il testo di cui alla lettera a) è sostituito dal seguente testo:

"

Le prescrizioni di cui all'allegato IIIA, punto 2.1, non si applicano.

"

4. All'articolo 5 sono aggiunti i seguenti punti 11 e 12:

"

11. Il costruttore deve inoltre fornire una documentazione ampliata con le seguenti informazioni:

a) informazioni sul funzionamento di tutte le AES e le BES, compresa una descrizione dei parametri che sono modificati da una AES e le condizioni limite di funzionamento dell'AES, nonché indicazioni sulle AES o BES che sono probabilmente attive alle condizioni delle procedure di prova descritte nel presente regolamento;

b) una descrizione della logica di controllo del sistema di alimentazione, delle strategie di fasatura e dei punti di commutazione in tutte le modalità di funzionamento.

12. La documentazione ampliata di cui al punto 11 rimarrà strettamente riservata. A discrezione dell'autorità di omologazione, essa può essere conservata dall'autorità di omologazione o dal fabbricante. Qualora sia il fabbricante a conservare la documentazione, essa è identificata e datata dall'autorità di omologazione dopo essere stata visionata e approvata. L'autorità di omologazione deve potervi accedere al momento del rilascio dell'omologazione o in ogni altro momento durante il periodo di validità dell'omologazione.

"

5. L'allegato I, appendice 6, è modificato conformemente all'allegato I del presente regolamento.
6. L'allegato IIIA è modificato conformemente all'allegato II del presente regolamento.

Articolo 2

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

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

Fatto a Bruxelles, il

Per la Commissione
Il presidente
Jean-Claude Juncker