Parlamento europeo
2024-2029

Commissione per i trasporti e il turismo

2025/0422(COD)

26.6.2026

EMENDAMENTI
171 - 285

Procedura semplificata senza progetto di relazione (articolo 52)
Michael Bloss, Andreas Schwab, Merja Kyllönen
Modifica dei regolamenti (CE) n. 561/2006, (UE) 2018/858, (UE) 2019/2144 e (UE) 2024/1257 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la semplificazione delle prescrizioni tecniche e delle procedure di prova per i veicoli a motore e abrogazione della direttiva 70/157/CEE del Consiglio e il regolamento (UE) n. 540/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio

Proposta di regolamento
(COM(2025)0993 – C10-0354/2025 – 2025/0422(COD))

Emendamento 171
Antonín Staněk, Ondřej Knotek, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Jana Nagyová, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Klara Dostalova

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto -1 (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 10 – paragrafi 6, 7 e 10

Testo in vigore	*Emendamento*
	(-1) L'articolo 10 è così modificato:
	a) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:
6. A decorrere dal 29 maggio ***2028***, in caso di nuovi tipi di veicoli della categoria M2, M3, N2 o N3 e di nuovi tipi di rimorchi della categoria O3 o O4 non conformi al presente regolamento, le autorità di omologazione si rifiutano di rilasciare l'omologazione UE o nazionale in relazione alle emissioni a tali nuovi tipi di veicoli e rimorchi per motivi connessi alle emissioni di CO2 e inquinanti, al consumo di carburante e di energia elettrica o alla durabilità della batteria.	6. A decorrere dal 29 maggio ***2033***, in caso di nuovi tipi di veicoli della categoria M2, M3, N2 o N3 e di nuovi tipi di rimorchi della categoria O3 o O4 non conformi al presente regolamento, le autorità di omologazione si rifiutano di rilasciare l'omologazione UE o nazionale in relazione alle emissioni a tali nuovi tipi di veicoli e rimorchi per motivi connessi alle emissioni di CO2 e inquinanti, al consumo di carburante e di energia elettrica o alla durabilità della batteria.
	b) il paragrafo 7 è sostituito dal seguente:
7. A decorrere dal 29 maggio ***2029***, in caso di veicoli nuovi della categoria M2, M3, N2 o N3 e di rimorchi nuovi della categoria O3 o O4 non conformi al presente regolamento, le autorità nazionali considerano i certificati di conformità come non più validi ai fini dell'immatricolazione e vietano l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di tali veicoli e rimorchi nuovi per motivi connessi alle emissioni di CO2 e inquinanti, al consumo di carburante e di energia elettrica, all'efficienza energetica o alla durabilità della batteria.	7. A decorrere dal 29 maggio ***2034***, in caso di veicoli nuovi della categoria M2, M3, N2 o N3 e di rimorchi nuovi della categoria O3 o O4 non conformi al presente regolamento, le autorità nazionali considerano i certificati di conformità come non più validi ai fini dell'immatricolazione e vietano l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di tali veicoli e rimorchi nuovi per motivi connessi alle emissioni di CO2 e inquinanti, al consumo di carburante e di energia elettrica, all'efficienza energetica o alla durabilità della batteria.
	c) il paragrafo 10 è sostituito dal seguente:
10. A decorrere dal 1º luglio ***2031***, in caso di veicoli nuovi della categoria M2, M3, N2 o N3 non conformi al presente regolamento prodotti da costruttori di	10. A decorrere dal 1º luglio ***2036***, in caso di veicoli nuovi della categoria M2, M3, N2 o N3 non conformi al presente regolamento prodotti da costruttori di

piccole serie, le autorità nazionali considerano i certificati di conformità come non più validi ai fini dell'immatricolazione e vietano l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di tali veicoli nuovi per motivi connessi alle emissioni di CO2 e inquinanti, al consumo di carburante e di energia elettrica, all'efficienza energetica o alla durabilità della batteria.	piccole serie, le autorità nazionali considerano i certificati di conformità come non più validi ai fini dell'immatricolazione e vietano l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di tali veicoli nuovi per motivi connessi alle emissioni di CO2 e inquinanti, al consumo di carburante e di energia elettrica, all'efficienza energetica o alla durabilità della batteria.

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

Il quadro Euro 7 impone ai costruttori di veicoli pesanti di investire ulteriormente nella tecnologia dei motori a combustione, mentre il regolamento in materia di emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti favorisce una rapida elettrificazione e impone sanzioni in caso di non conformità. Queste prescrizioni competono per le stesse risorse e aumentano i costi dei veicoli, incidendo sui prezzi dei trasporti e dei consumatori. L'emendamento propone di rinviare di cinque anni l'attuazione dell'Euro 7 per i veicoli pesanti al fine di dare priorità agli investimenti nelle tecnologie di riduzione delle emissioni di CO_2.

Emendamento 172
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto -1 (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 10 – paragrafi 6, 7 e 10

Testo in vigore	*Emendamento*
	(-1) L'articolo 10 è così modificato:
	"a) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:
6. A decorrere dal 29 maggio ***2028***, in caso di nuovi tipi di veicoli della categoria M_2, M_3, N_2 o N_3 e di nuovi tipi di rimorchi della categoria O_3 o O_4 non conformi al presente regolamento, le autorità di omologazione si rifiutano di rilasciare l'omologazione UE o nazionale in relazione	6. A decorrere dal 29 maggio ***2030***, in caso di nuovi tipi di veicoli della categoria M_2, M_3, N_2 o N_3 e di nuovi tipi di rimorchi della categoria O_3 o O_4 non conformi al presente regolamento, le autorità di omologazione si rifiutano di rilasciare l'omologazione UE o nazionale in relazione

alle emissioni a tali nuovi tipi di veicoli e rimorchi per motivi connessi alle emissioni di CO_2 e inquinanti, al consumo di carburante e di energia elettrica o alla durabilità della batteria.	alle emissioni a tali nuovi tipi di veicoli e rimorchi per motivi connessi alle emissioni di CO_2 e inquinanti, al consumo di carburante e di energia elettrica o alla durabilità della batteria.
	b) il paragrafo 7 è sostituito dal seguente:
7. A decorrere dal 29 maggio ***2029***, in caso di veicoli nuovi della categoria M_2, M_3, N_2 o N_3 e di rimorchi nuovi della categoria O_3 o O_4 non conformi al presente regolamento, le autorità nazionali considerano i certificati di conformità come non più validi ai fini dell'immatricolazione e vietano l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di tali veicoli e rimorchi nuovi per motivi connessi alle emissioni di CO_2 e inquinanti, al consumo di carburante e di energia elettrica, all'efficienza energetica o alla durabilità della batteria.	7. A decorrere dal 29 maggio ***2031***, in caso di veicoli nuovi della categoria M_2, M_3, N_2 o N_3 e di rimorchi nuovi della categoria O_3 o O_4 non conformi al presente regolamento, le autorità nazionali considerano i certificati di conformità come non più validi ai fini dell'immatricolazione e vietano l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di tali veicoli e rimorchi nuovi per motivi connessi alle emissioni di CO_2 e inquinanti, al consumo di carburante e di energia elettrica, all'efficienza energetica o alla durabilità della batteria.
	c) il paragrafo 10 è sostituito dal seguente:
10. A decorrere dal 1° luglio ***2031***, in caso di veicoli nuovi della categoria M_2, M_3, N_2 o N_3 non conformi al presente regolamento prodotti da costruttori di piccole serie, le autorità nazionali considerano i certificati di conformità come non più validi ai fini dell'immatricolazione e vietano l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di tali veicoli nuovi per motivi connessi alle emissioni di CO_2 e inquinanti, al consumo di carburante e di energia elettrica, all'efficienza energetica o alla durabilità della batteria.	10. A decorrere dal 1° luglio ***2033***, in caso di veicoli nuovi della categoria M_2, M_3, N_2 o N_3 non conformi al presente regolamento prodotti da costruttori di piccole serie, le autorità nazionali considerano i certificati di conformità come non più validi ai fini dell'immatricolazione e vietano l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di tali veicoli nuovi per motivi connessi alle emissioni di CO_2 e inquinanti, al consumo di carburante e di energia elettrica, all'efficienza energetica o alla durabilità della batteria."

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

Rinvio di due anni per l'applicazione delle prescrizioni Euro 7 per i veicoli pesanti.

Emendamento 173
Jana Nagyová

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto -1 (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 10 – paragrafi 6, 7 e 10

Testo in vigore	*Emendamento*
	(-1) L'articolo 10 è così modificato:
	"a) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:
6. A decorrere dal 29 maggio ***2028***, in caso di nuovi tipi di veicoli della categoria M2, M3, N2 o N3 e di nuovi tipi di rimorchi della categoria O3 o O4 non conformi al presente regolamento, le autorità di omologazione si rifiutano di rilasciare l'omologazione UE o nazionale in relazione alle emissioni a tali nuovi tipi di veicoli e rimorchi per motivi connessi alle emissioni di CO2 e inquinanti, al consumo di carburante e di energia elettrica o alla durabilità della batteria.	6. A decorrere dal 29 maggio ***2033***, in caso di nuovi tipi di veicoli della categoria M2, M3, N2 o N3 e di nuovi tipi di rimorchi della categoria O3 o O4 non conformi al presente regolamento, le autorità di omologazione si rifiutano di rilasciare l'omologazione UE o nazionale in relazione alle emissioni a tali nuovi tipi di veicoli e rimorchi per motivi connessi alle emissioni di CO2 e inquinanti, al consumo di carburante e di energia elettrica o alla durabilità della batteria.
	b) il paragrafo 7 è sostituito dal seguente:
7. A decorrere dal 29 maggio ***2029***, in caso di veicoli nuovi della categoria M2, M3, N2 o N3 e di rimorchi nuovi della categoria O3 o O4 non conformi al presente regolamento, le autorità nazionali considerano i certificati di conformità come non più validi ai fini dell'immatricolazione e vietano l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di tali veicoli e rimorchi nuovi per motivi connessi alle emissioni di CO2 e inquinanti, al consumo di carburante e di energia elettrica, all'efficienza energetica o alla durabilità della batteria.	7. A decorrere dal 29 maggio ***2034***, in caso di veicoli nuovi della categoria M2, M3, N2 o N3 e di rimorchi nuovi della categoria O3 o O4 non conformi al presente regolamento, le autorità nazionali considerano i certificati di conformità come non più validi ai fini dell'immatricolazione e vietano l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di tali veicoli e rimorchi nuovi per motivi connessi alle emissioni di CO2 e inquinanti, al consumo di carburante e di energia elettrica, all'efficienza energetica o alla durabilità della batteria.
	c) il paragrafo 10 è sostituito dal seguente:
10. A decorrere dal 1º luglio ***2031***, in caso di veicoli nuovi della categoria M2, M3, N2 o N3 non conformi al presente regolamento prodotti da costruttori di piccole serie, le autorità nazionali considerano i certificati di conformità come non più validi ai fini	10. A decorrere dal 1º luglio ***2036***, in caso di veicoli nuovi della categoria M2, M3, N2 o N3 non conformi al presente regolamento prodotti da costruttori di piccole serie, le autorità nazionali considerano i certificati di conformità come non più validi ai fini

dell'immatricolazione e vietano l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di tali veicoli nuovi per motivi connessi alle emissioni di CO2 e inquinanti, al consumo di carburante e di energia elettrica, all'efficienza energetica o alla durabilità della batteria.	dell'immatricolazione e vietano l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di tali veicoli nuovi per motivi connessi alle emissioni di CO2 e inquinanti, al consumo di carburante e di energia elettrica, all'efficienza energetica o alla durabilità della batteria."

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

The current framework creates a structural conflict for heavy-duty vehicle manufacturers. Euro 7 requires continued investment in internal combustion engine technology to meet stricter emissions limits, while the CO_2 HDV Regulation simultaneously demands accelerated electrification — backed by significant penalties.These objectives compete for the same industrial and financial resources. This results in fragmented investment and reduced efficiency. This has direct economic implications. Trucks are the backbone of the European economy.The overwhelming majority of goods consumed in the EU - food, medicines, construction materials, consumer products move by road at some point in their supply chain.Hence, increased vehicle costs driven by overlapping regulatory requirements will translate into higher transport costs and, ultimately, higher prices for consumers across the economy.We therefore call for a five-year postponement of Euro 7 implementation for heavy-duty vehicles. A five-year freeze on the date of application of heavy-duty Euro 7, as foreseen in Regulation (EU) 2024/1257, is therefore proposed to allow industry to invest where it makes most sense to achieve future EU climate targets and CO2 reduction targets imposed on industry, but that does not mean the Commission should slow down the preparation and delivery of necessary implementing acts for heavy-duty Euro 7 in order to give industry the maximum lead-time to balance efforts on decarbonisation with efforts towards heavy-duty Euro 7.

Emendamento 174
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto -1 (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 10 – paragrafi 6 e 7

Testo in vigore	*Emendamento*
	(-1) L'articolo 10 è così modificato:

	"***a) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:***
6. A decorrere dal 29 ***maggio 2028***, in caso di nuovi tipi di veicoli della categoria M_2, M_3, N_2 o N_3 e di nuovi tipi di rimorchi della categoria O_3 o O_4 non conformi al presente regolamento, le autorità di omologazione si rifiutano di rilasciare l'omologazione UE o nazionale in relazione alle emissioni a tali nuovi tipi di veicoli e rimorchi per motivi connessi alle emissioni di CO_2 e inquinanti, al consumo di carburante e di energia elettrica o alla durabilità della batteria.	6. A decorrere dal 29 ***novembre 2029***, in caso di nuovi tipi di veicoli della categoria M_{2}, M_3, N_2 o N_3 e di nuovi tipi di rimorchi della categoria O_3 o O_4 non conformi al presente regolamento, le autorità di omologazione si rifiutano di rilasciare l'omologazione UE o nazionale in relazione alle emissioni a tali nuovi tipi di veicoli e rimorchi per motivi connessi alle emissioni di CO_2 e inquinanti, al consumo di carburante e di energia elettrica o alla durabilità della batteria.
	b) il paragrafo 7 è sostituito dal seguente:
7. A decorrere dal 29 ***maggio 2029***, in caso di veicoli nuovi della categoria M_2, M_3, N_2 o N_3 e di rimorchi nuovi della categoria O_3 o O_4 non conformi al presente regolamento, le autorità nazionali considerano i certificati di conformità come non più validi ai fini dell'immatricolazione e vietano l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di tali veicoli e rimorchi nuovi per motivi connessi alle emissioni di CO_2 e inquinanti, al consumo di carburante e di energia elettrica, all'efficienza energetica o alla durabilità della batteria.	7. A decorrere dal 29 ***novembre 2030***, in caso di veicoli nuovi della categoria M_{2}, M_3, N_2 o N_3 e di rimorchi nuovi della categoria O_3 o O_4 non conformi al presente regolamento, le autorità nazionali considerano i certificati di conformità come non più validi ai fini dell'immatricolazione e vietano l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di tali veicoli e rimorchi nuovi per motivi connessi alle emissioni di CO_2 e inquinanti, al consumo di carburante e di energia elettrica, all'efficienza energetica o alla durabilità della batteria."

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

Tali emendamenti mirano a introdurre una moratoria di cinque anni sull'applicazione degli Euro 7 per i veicoli pesanti. L'obiettivo è consentire ai costruttori di concentrare gli investimenti sulla decarbonizzazione del trasporto pesante di merci e passeggeri, in linea con gli obiettivi climatici e di CO2 dell'UE, garantendo nel contempo che la Commissione continui a preparare i necessari atti di esecuzione per garantire all'industria certezza giuridica e tempi di consegna adeguati.

Emendamento 175
Kateřina Konečná

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma -1 (nuovo)

Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 10 – paragrafi 6, 7 e 10

Testo in vigore	*Emendamento*
	(-1) L'articolo 10 è così modificato:
	"a) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:
6. A decorrere dal 29 maggio ***2028***, in caso di nuovi tipi di veicoli della categoria M_2, M_3, N_2 o N_3 e di nuovi tipi di rimorchi della categoria O_3 o O_4 non conformi al presente regolamento, le autorità di omologazione si rifiutano di rilasciare l'omologazione UE o nazionale in relazione alle emissioni a tali nuovi tipi di veicoli e rimorchi per motivi connessi alle emissioni di CO_2 e inquinanti, al consumo di carburante e di energia elettrica o alla durabilità della batteria.	6. A decorrere dal 29 maggio ***2033***, in caso di nuovi tipi di veicoli della categoria M_2, M_3, N_2 o N_3 e di nuovi tipi di rimorchi della categoria O_3 o O_4 non conformi al presente regolamento, le autorità di omologazione si rifiutano di rilasciare l'omologazione UE o nazionale in relazione alle emissioni a tali nuovi tipi di veicoli e rimorchi per motivi connessi alle emissioni di CO_2 e inquinanti, al consumo di carburante e di energia elettrica o alla durabilità della batteria.
	b) il paragrafo 7 è sostituito dal seguente:
7. A decorrere dal 29 maggio ***2029***, in caso di veicoli nuovi della categoria M_2, M_3, N_2 o N_3 e di rimorchi nuovi della categoria O_3 o O_4 non conformi al presente regolamento, le autorità nazionali considerano i certificati di conformità come non più validi ai fini dell'immatricolazione e vietano l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di tali veicoli e rimorchi nuovi per motivi connessi alle emissioni di CO_2 e inquinanti, al consumo di carburante e di energia elettrica, all'efficienza energetica o alla durabilità della batteria."	7. A decorrere dal 29 maggio ***2034***, in caso di veicoli nuovi della categoria M_2, M_3, N_2 o N_3 e di rimorchi nuovi della categoria O_3 o O_4 non conformi al presente regolamento, le autorità nazionali considerano i certificati di conformità come non più validi ai fini dell'immatricolazione e vietano l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di tali veicoli e rimorchi nuovi per motivi connessi alle emissioni di CO_2 e inquinanti, al consumo di carburante e di energia elettrica, all'efficienza energetica o alla durabilità della batteria."
	c) il paragrafo 10 è sostituito dal seguente:
10. A decorrere dal 1° luglio ***2031***, in caso di veicoli nuovi della categoria M_2, M_3, N_2 o N_3 non conformi al presente regolamento prodotti da costruttori di piccole serie, le autorità nazionali considerano i certificati di conformità come non più validi ai fini dell'immatricolazione e vietano l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di tali veicoli nuovi per motivi	10. A decorrere dal 1° luglio ***2036***, in caso di veicoli nuovi della categoria M_2, M_3, N_2 o N_3 non conformi al presente regolamento prodotti da costruttori di piccole serie, le autorità nazionali considerano i certificati di conformità come non più validi ai fini dell'immatricolazione e vietano l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di tali veicoli nuovi per motivi

connessi alle emissioni di CO_2 e inquinanti, al consumo di carburante e di energia elettrica, all'efficienza energetica o alla durabilità della batteria.	connessi alle emissioni di CO_2 e inquinanti, al consumo di carburante e di energia elettrica, all'efficienza energetica o alla durabilità della batteria."

Or. en

(32024R1257)

Emendamento 176
Flavio Tosi, Zala Tomašič, Massimiliano Salini

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma -1 (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 10 – paragrafi 6, 7 e 10

Testo in vigore	*Emendamento*
	(-1) L'articolo 10 è così modificato:
	"***a) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:***
6. A decorrere dal 29 maggio ***2028***, in caso di nuovi tipi di veicoli della categoria M2, M3, N2 o N3 e di nuovi tipi di rimorchi della categoria O3 o O4 non conformi al presente regolamento, le autorità di omologazione si rifiutano di rilasciare l'omologazione UE o nazionale in relazione alle emissioni a tali nuovi tipi di veicoli e rimorchi per motivi connessi alle emissioni di CO2 e inquinanti, al consumo di carburante e di energia elettrica o alla durabilità della batteria.	6. A decorrere dal 29 maggio ***2033***, in caso di nuovi tipi di veicoli della categoria M2, M3, N2 o N3 e di nuovi tipi di rimorchi della categoria O3 o O4 non conformi al presente regolamento, le autorità di omologazione si rifiutano di rilasciare l'omologazione UE o nazionale in relazione alle emissioni a tali nuovi tipi di veicoli e rimorchi per motivi connessi alle emissioni di CO2 e inquinanti, al consumo di carburante e di energia elettrica o alla durabilità della batteria.
	b) il paragrafo 7 è sostituito dal seguente:
7. A decorrere dal 29 maggio ***2029***, in caso di veicoli nuovi della categoria M2, M3, N2 o N3 e di rimorchi nuovi della categoria O3 o O4 non conformi al presente regolamento, le autorità nazionali considerano i certificati di conformità come non più validi ai fini dell'immatricolazione e vietano l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di tali veicoli e rimorchi nuovi per motivi connessi alle emissioni di CO2	A decorrere dal 29 maggio ***2034***, in caso di veicoli nuovi della categoria M2, M3, N2 o N3 e di rimorchi nuovi della categoria O3 o O4 non conformi al presente regolamento, le autorità nazionali considerano i certificati di conformità come non più validi ai fini dell'immatricolazione e vietano l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di tali veicoli e rimorchi nuovi per motivi connessi alle emissioni di CO2

e inquinanti, al consumo di carburante e di energia elettrica, all'efficienza energetica o alla durabilità della batteria.	e inquinanti, al consumo di carburante e di energia elettrica, all'efficienza energetica o alla durabilità della batteria.
	c) il paragrafo 10 è sostituito dal seguente:
10. A decorrere dal 1º luglio ***2031***, in caso di veicoli nuovi della categoria M2, M3, N2 o N3 non conformi al presente regolamento prodotti da costruttori di piccole serie, le autorità nazionali considerano i certificati di conformità come non più validi ai fini dell'immatricolazione e vietano l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di tali veicoli nuovi per motivi connessi alle emissioni di CO2 e inquinanti, al consumo di carburante e di energia elettrica, all'efficienza energetica o alla durabilità della batteria.	10. A decorrere dal 1º luglio ***2036***, in caso di veicoli nuovi della categoria M2, M3, N2 o N3 non conformi al presente regolamento prodotti da costruttori di piccole serie, le autorità nazionali considerano i certificati di conformità come non più validi ai fini dell'immatricolazione e vietano l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di tali veicoli nuovi per motivi connessi alle emissioni di CO2 e inquinanti, al consumo di carburante e di energia elettrica, all'efficienza energetica o alla durabilità della batteria."

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

L'emendamento prevede ulteriori tempi di attuazione per le prescrizioni Euro 7 per i veicoli pesanti, al fine di agevolare un percorso di transizione efficace per il settore dei veicoli pesanti. I costruttori di veicoli pesanti stanno investendo contemporaneamente ingenti risorse per conformarsi alle nuove prescrizioni in materia di emissioni e per lo sviluppo e la diffusione di tecnologie a basse e a zero emissioni. Ulteriori tempi di attuazione sosterrebbero gli investimenti negli obiettivi di decarbonizzazione, garantendo nel contempo una preparazione sufficiente per l'attuazione delle misure e preservando la prevedibilità normativa.

Emendamento 177
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma -1 (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 10 – paragrafo 6

Testo in vigore	*Emendamento*
	(-1) All'articolo 10, il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

A decorrere dal 29 maggio ***2028***, in caso di nuovi tipi di veicoli della categoria M_2, M_3, N_2 o N_3 e di nuovi tipi di rimorchi della categoria O_3 o O_4 non conformi al presente regolamento, le autorità di omologazione si rifiutano di rilasciare l'omologazione UE o nazionale in relazione alle emissioni a tali nuovi tipi di veicoli e rimorchi per motivi connessi alle emissioni di CO_2 e inquinanti, al consumo di carburante e di energia elettrica o alla durabilità della batteria.	"A decorrere dal 29 maggio ***2033***, in caso di nuovi tipi di veicoli della categoria M_2, M_3, N_2 o N_3 e di nuovi tipi di rimorchi della categoria O_3 o O_4 non conformi al presente regolamento, le autorità di omologazione si rifiutano di rilasciare l'omologazione UE o nazionale in relazione alle emissioni a tali nuovi tipi di veicoli e rimorchi per motivi connessi alle emissioni di CO_2 e inquinanti, al consumo di carburante e di energia elettrica o alla durabilità della batteria."

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

Gli ingenti investimenti necessari per lo sviluppo di Euro 7 devono essere bilanciati con le priorità più ampie che il settore dei veicoli pesanti dell'UE deve affrontare, compresa la transizione verso nuove tecnologie per i veicoli. Le politiche dell'UE esistenti forniscono già forti incentivi per la diffusione di veicoli pesanti a emissioni zero e sostengono i progressi verso il conseguimento di obiettivi normativi a lungo termine. Un congelamento quinquennale dell'attuazione di Euro 7, come previsto dal regolamento (UE) 2024/1257, consentirebbe di indirizzare gli investimenti in modo efficiente, sostenendo nel contempo il rispetto delle future prescrizioni dell'UE.

Emendamento 178
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma -1 (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 10 – paragrafo 7

Testo in vigore	*Emendamento*
	(-1) All'articolo 10, il paragrafo 7 è sostituito dal seguente:
A decorrere dal 29 maggio ***2029***, in caso di veicoli nuovi della categoria M_2, M_3, N_2 o N_3 e di rimorchi nuovi della categoria O_3 o O_4 non conformi al presente regolamento, le autorità nazionali considerano i certificati di conformità	"A decorrere dal 29 maggio ***2034***, in caso di veicoli nuovi della categoria M_2, M_3, N_2 o N_3 e di rimorchi nuovi della categoria O_3 o O_4 non conformi al presente regolamento, le autorità nazionali considerano i certificati di conformità

come non più validi ai fini dell'immatricolazione e vietano l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di tali veicoli e rimorchi nuovi per motivi connessi alle emissioni di CO_2 e inquinanti, al consumo di carburante e di energia elettrica, all'efficienza energetica o alla durabilità della batteria.	come non più validi ai fini dell'immatricolazione e vietano l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di tali veicoli e rimorchi nuovi per motivi connessi alle emissioni di CO_2 e inquinanti, al consumo di carburante e di energia elettrica, all'efficienza energetica o alla durabilità della batteria."

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

Gli ingenti investimenti necessari per lo sviluppo di Euro 7 devono essere bilanciati con le priorità più ampie che il settore dei veicoli pesanti dell'UE deve affrontare, compresa la transizione verso nuove tecnologie per i veicoli. Le politiche dell'UE esistenti forniscono già forti incentivi per la diffusione di veicoli pesanti a emissioni zero e sostengono i progressi verso il conseguimento di obiettivi normativi a lungo termine. Un congelamento quinquennale dell'attuazione di Euro 7, come previsto dal regolamento (UE) 2024/1257, consentirebbe di indirizzare gli investimenti in modo efficiente, sostenendo nel contempo il rispetto delle future prescrizioni dell'UE.

Emendamento 179
Alexandr Vondra, Ondřej Krutílek

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto -1 (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 10 – paragrafo 8

Testo in vigore	*Emendamento*
	(-1) all'articolo 10, il paragrafo 8 è sostituito dal seguente:
In deroga al paragrafo 7 del presente articolo e fino al ***31 dicembre 2029***, per i veicoli della categoria M_2 o M_3, per i quali vi è un obiettivo di azzeramento delle emissioni pari al 100 % a partire dal periodo di riferimento dell'anno 2030 a norma del regolamento (UE) 2019/1242, le autorità nazionali autorizzano l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di veicoli nuovi che non sono conformi al presente regolamento ma	"In deroga al paragrafo 7 del presente articolo e fino al ***30 giugno 2030***, per i veicoli della categoria M_2 o M_3, per i quali vi è un obiettivo di azzeramento delle emissioni pari al 100 % a partire dal periodo di riferimento dell'anno 2030 a norma del regolamento (UE) 2019/1242, le autorità nazionali autorizzano l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di veicoli nuovi che non sono conformi al presente regolamento ma

dispongono di una valida omologazione in relazione alle emissioni a norma del regolamento (CE) n. 595/2009.	dispongono di una valida omologazione in relazione alle emissioni a norma del regolamento (CE) n. 595/2009."

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

Il presente emendamento corregge un disallineamento tra l'articolo 10, paragrafo 8, del regolamento (UE) 2024/1257 e la successiva adozione del regolamento (UE) 2024/1610. L'articolo 10, paragrafo 8, era inteso a fornire misure di flessibilità per gli autobus di categoria M2 e M3 durante la transizione verso veicoli a emissioni zero, ipotizzando un obiettivo del 100 % a partire dal 2030. Poiché l'obiettivo per gli autobus urbani si applica ora dal 2035 al 2039, le misure di flessibilità previste rimangono necessarie per sostenere una transizione efficiente.

Emendamento 180
Zala Tomašič

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto -1 (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 10 – paragrafo 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(-1) all'articolo 10, è inserito il seguente paragrafo 10 bis:
	10 bis. Prima della data di applicazione riveduta la Commissione valuta lo stato di attuazione delle prescrizioni Euro 7 per i veicoli pesanti, tenendo conto della preparazione tecnologica, dei cicli di investimento industriali, della disponibilità della catena di approvvigionamento e della competitività dell'industria automobilistica dell'Unione. La Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio corredata, se del caso, di una proposta legislativa.

Or. en

Motivazione

Il riesame dovrebbe fornire una valutazione basata su elementi concreti della prontezza al mercato e consentire alle istituzioni dell'Unione di valutare se siano necessari ulteriori adeguamenti per garantire un'attuazione proporzionata ed efficace delle prescrizioni Euro 7 per i veicoli pesanti.

Emendamento 181
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma -1 (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 10 – paragrafo 10

Testo in vigore	*Emendamento*
	(-1) All'articolo 10, il paragrafo 10 è sostituito dal seguente:
A decorrere dal 1° luglio ***2031***, in caso di veicoli nuovi della categoria M_2, M_3, N_2 o N_3 non conformi al presente regolamento prodotti da costruttori di piccole serie, le autorità nazionali considerano i certificati di conformità come non più validi ai fini dell'immatricolazione e vietano l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di tali veicoli nuovi per motivi connessi alle emissioni di CO_2 e inquinanti, al consumo di carburante e di energia elettrica, all'efficienza energetica o alla durabilità della batteria.	"A decorrere dal 1° luglio ***2036***, in caso di veicoli nuovi della categoria M_2, M_3, N_2 o N_3 non conformi al presente regolamento prodotti da costruttori di piccole serie, le autorità nazionali considerano i certificati di conformità come non più validi ai fini dell'immatricolazione e vietano l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di tali veicoli nuovi per motivi connessi alle emissioni di CO_2 e inquinanti, al consumo di carburante e di energia elettrica, all'efficienza energetica o alla durabilità della batteria."

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

Gli ingenti investimenti necessari per lo sviluppo di Euro 7 devono essere bilanciati con le priorità più ampie che il settore dei veicoli pesanti dell'UE deve affrontare, compresa la transizione verso nuove tecnologie per i veicoli. Le politiche dell'UE esistenti forniscono già forti incentivi per la diffusione di veicoli pesanti a emissioni zero e sostengono i progressi verso il conseguimento di obiettivi normativi a lungo termine. Un congelamento quinquennale dell'attuazione di Euro 7, come previsto dal regolamento (UE) 2024/1257, consentirebbe di indirizzare gli investimenti in modo efficiente, sostenendo nel contempo il rispetto delle future prescrizioni dell'UE.

Emendamento 182
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto -1 (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 11 – paragrafo 2

Testo in vigore	*Emendamento*
	(-1) all'articolo 11, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:
2. A decorrere dal 29 maggio ***2028***, gli Stati membri vietano la vendita o l'installazione di un sistema, di un componente o di un'entità tecnica indipendente destinati a essere installati su un veicolo di categoria M2, M3, N2, N3, o su un rimorchio della categoria O3 od O4 omologato ai sensi del presente regolamento, se il sistema, il componente o l'entità tecnica indipendente in questione non è omologato in conformità del presente regolamento.	"2. A decorrere dal 29 maggio ***2030***, gli Stati membri vietano la vendita o l'installazione di un sistema, di un componente o di un'entità tecnica indipendente destinati a essere installati su un veicolo di categoria M2, M3, N2, N3, o su un rimorchio della categoria O3 od O4 omologato ai sensi del presente regolamento, se il sistema, il componente o l'entità tecnica indipendente in questione non è omologato in conformità del presente regolamento."

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

Rinvio di due anni per l'applicazione delle prescrizioni Euro 7 per i veicoli pesanti.

Emendamento 183
Antonín Staněk, Ondřej Knotek, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Jana Nagyová, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Klara Dostalova

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto -1 (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 11 – paragrafo 2

Testo in vigore	*Emendamento*
	(-1) all'articolo 11, il paragrafo 2 è

	sostituito dal seguente:
2. A decorrere dal 29 maggio ***2028***, gli Stati membri vietano la vendita o l'installazione di un sistema, di un componente o di un'entità tecnica indipendente destinati a essere installati su un veicolo di categoria M2, M3, N2, N3, o su un rimorchio della categoria O3 od O4 omologato ai sensi del presente regolamento, se il sistema, il componente o l'entità tecnica indipendente in questione non è omologato in conformità del presente regolamento.	"2. A decorrere dal 29 maggio ***2033***, gli Stati membri vietano la vendita o l'installazione di un sistema, di un componente o di un'entità tecnica indipendente destinati a essere installati su un veicolo di categoria M2, M3, N2, N3, o su un rimorchio della categoria O3 od O4 omologato ai sensi del presente regolamento, se il sistema, il componente o l'entità tecnica indipendente in questione non è omologato in conformità del presente regolamento."

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

Coerenza normativa con la moratoria quinquennale Euro 7.

Emendamento 184
Kateřina Konečná

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto -1 (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 11 – paragrafo 2

Testo in vigore	*Emendamento*
	(-1) all'articolo 11, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:
2. A decorrere dal 29 maggio ***2028***, gli Stati membri vietano la vendita o l'installazione di un sistema, di un componente o di un'entità tecnica indipendente destinati a essere installati su un veicolo di categoria M_2, M_3, N_2, N_3, o su un rimorchio della categoria O_3 od O_4 omologato ai sensi del presente regolamento, se il sistema, il componente o l'entità tecnica indipendente in questione non è omologato in conformità del presente regolamento.	"2. A decorrere dal 29 maggio ***2033***, gli Stati membri vietano la vendita o l'installazione di un sistema, di un componente o di un'entità tecnica indipendente destinati a essere installati su un veicolo di categoria M_2, M_3, N_2, N_3, o su un rimorchio della categoria O_3 od O_4 omologato ai sensi del presente regolamento, se il sistema, il componente o l'entità tecnica indipendente in questione non è omologato in conformità del presente regolamento."

Or. en

(32024R1257)

Emendamento 185
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma -1 (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 11 – paragrafo 2

Testo in vigore	*Emendamento*
	(-1) All'articolo 11, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:
A decorrere dal 29 maggio ***2028***, gli Stati membri vietano la vendita o l'installazione di un sistema, di un componente o di un'entità tecnica indipendente destinati a essere installati su un veicolo di categoria M_2, M_3, N_2, N_3, o su un rimorchio della categoria O_3 od O_4 omologato ai sensi del presente regolamento, se il sistema, il componente o l'entità tecnica indipendente in questione non è omologato in conformità del presente regolamento.	"A decorrere dal 29 maggio ***2033***, gli Stati membri vietano la vendita o l'installazione di un sistema, di un componente o di un'entità tecnica indipendente destinati a essere installati su un veicolo di categoria M_2, M_3, N_2, N_3, o su un rimorchio della categoria O_3 od O_4 omologato ai sensi del presente regolamento, se il sistema, il componente o l'entità tecnica indipendente in questione non è omologato in conformità del presente regolamento."

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

Gli ingenti investimenti necessari per lo sviluppo di Euro 7 devono essere bilanciati con le priorità più ampie che il settore dei veicoli pesanti dell'UE deve affrontare, compresa la transizione verso nuove tecnologie per i veicoli. Le politiche dell'UE esistenti forniscono già forti incentivi per la diffusione di veicoli pesanti a emissioni zero e sostengono i progressi verso il conseguimento di obiettivi normativi a lungo termine. Un congelamento quinquennale dell'attuazione di Euro 7, come previsto dal regolamento (UE) 2024/1257, consentirebbe di indirizzare gli investimenti in modo efficiente, sostenendo nel contempo il rispetto delle future prescrizioni dell'UE.

Emendamento 186
Jana Nagyová

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto -1 (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 11 – paragrafo 2

Testo in vigore	*Emendamento*
	(-1) all'articolo 11, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:
2. A decorrere dal 29 maggio ***2028***, gli Stati membri vietano la vendita o l'installazione di un sistema, di un componente o di un'entità tecnica indipendente destinati a essere installati su un veicolo di categoria M2, M3, N2, N3, o su un rimorchio della categoria O3 od O4 omologato ai sensi del presente regolamento, se il sistema, il componente o l'entità tecnica indipendente in questione non è omologato in conformità del presente regolamento.	"2. A decorrere dal 29 maggio ***2033***, gli Stati membri vietano la vendita o l'installazione di un sistema, di un componente o di un'entità tecnica indipendente destinati a essere installati su un veicolo di categoria M2, M3, N2, N3, o su un rimorchio della categoria O3 od O4 omologato ai sensi del presente regolamento, se il sistema, il componente o l'entità tecnica indipendente in questione non è omologato in conformità del presente regolamento."

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

Coerenza normativa con l'emendamento di cui sopra.

Emendamento 187
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 1 quater (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 11 – paragrafo 2

Testo in vigore	*Emendamento*
	1 quater) all'articolo 11, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:
2. A decorrere dal 29 ***maggio 2028***, gli Stati membri vietano la vendita	"2. A decorrere dal 29 ***novembre 2029***, gli Stati membri vietano la vendita

o l'installazione di un sistema, di un componente o di un'entità tecnica indipendente destinati a essere installati su un veicolo di categoria M_2, M_3, N_2, N_3, o su un rimorchio della categoria O_3 od O_4 omologato ai sensi del presente regolamento, se il sistema, il componente o l'entità tecnica indipendente in questione non è omologato in conformità del presente regolamento.	o l'installazione di un sistema, di un componente o di un'entità tecnica indipendente destinati a essere installati su un veicolo di categoria M_2, M_3, N_2, N_3, o su un rimorchio della categoria O_3 od O_4 omologato ai sensi del presente regolamento, se il sistema, il componente o l'entità tecnica indipendente in questione non è omologato in conformità del presente regolamento."

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

Tali emendamenti mirano a introdurre una moratoria di cinque anni sull'applicazione degli Euro 7 per i veicoli pesanti. L'obiettivo è consentire ai costruttori di concentrare gli investimenti sulla decarbonizzazione del trasporto pesante di merci e passeggeri, in linea con gli obiettivi climatici e di CO2 dell'UE, garantendo nel contempo che la Commissione continui a preparare i necessari atti di esecuzione per garantire all'industria certezza giuridica e tempi di consegna adeguati.

Emendamento 188
Flavio Tosi, Zala Tomašič, Massimiliano Salini

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma -1 (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 11 – paragrafo 2

Testo in vigore	*Emendamento*
	(-1) All'articolo 11, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:
2. A decorrere dal 29 maggio ***2028***, gli Stati membri vietano la vendita o l'installazione di un sistema, di un componente o di un'entità tecnica indipendente destinati a essere installati su un veicolo di categoria M2, M3, N2, N3, o su un rimorchio della categoria O3 od O4 omologato ai sensi del presente regolamento, se il sistema, il componente o l'entità tecnica indipendente in questione non è omologato in conformità del presente regolamento.	"2. A decorrere dal 29 maggio ***2033***, gli Stati membri vietano la vendita o l'installazione di un sistema, di un componente o di un'entità tecnica indipendente destinati a essere installati su un veicolo di categoria M2, M3, N2, N3, o su un rimorchio della categoria O3 od O4 omologato ai sensi del presente regolamento, se il sistema, il componente o l'entità tecnica indipendente in questione non è omologato in conformità del presente regolamento."

(32024R1257)

Motivazione

L'emendamento prevede ulteriori tempi di attuazione per le prescrizioni Euro 7 per i veicoli pesanti, al fine di agevolare un percorso di transizione efficace per tale settore. I costruttori di veicoli pesanti stanno investendo contemporaneamente ingenti risorse per conformarsi alle nuove prescrizioni in materia di emissioni e per lo sviluppo e la diffusione di tecnologie a basse e a zero emissioni. Ulteriori tempi di attuazione sosterrebbero gli investimenti negli obiettivi di decarbonizzazione, garantendo nel contempo una preparazione sufficiente per l'attuazione delle misure e preservando la prevedibilità normativa.

Emendamento 189
Jens Gieseke, Zala Tomašič, Angelika Niebler

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto -1 (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 11 – paragrafo 6

Testo in vigore	*Emendamento*
	(-1) all'articolo 11, il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:
6. A decorrere dal 1° aprile ***2032***, le autorità nazionali rilasciano l'omologazione UE per un componente o un'entità tecnica indipendente solo ai nuovi tipi di pneumatici di classe C_3 conformi al presente regolamento.	"6. A decorrere dal 1° aprile ***2034***, le autorità nazionali rilasciano l'omologazione UE per un componente o un'entità tecnica indipendente solo ai nuovi tipi di pneumatici di classe C_3 conformi al presente regolamento.
A decorrere dal 1° aprile ***2034***, le autorità nazionali vietano l'immissione sul mercato di pneumatici di classe C_3 non conformi al presente regolamento e vietano l'immatricolazione di veicoli nuovi dotati di pneumatici di classe C_3 se gli pneumatici non sono conformi al presente regolamento.	A decorrere dal 1° aprile ***2036***, le autorità nazionali vietano l'immissione sul mercato di pneumatici di classe C_3 non conformi al presente regolamento e vietano l'immatricolazione di veicoli nuovi dotati di pneumatici di classe C_3 se gli pneumatici non sono conformi al presente regolamento.
Gli pneumatici di classe C_3 non conformi al presente regolamento possono continuare a essere immessi sul mercato fino al 31 marzo ***2036***.	Gli pneumatici di classe C_3 non conformi al presente regolamento possono continuare a essere immessi sul mercato fino al 31 marzo ***2038***."

(32024R1257)

Motivazione

L'emendamento ha lo scopo di garantire un calendario di attuazione realistico per gli pneumatici di classe C3 prorogando di due anni i termini di cui all'articolo 11, paragrafo 6, e all'articolo 15, paragrafi 2 e 3, del regolamento (UE) 2024/1257. I lavori sugli pneumatici di classe C1 hanno dimostrato la complessità dello sviluppo di metodi di prova, limiti di prestazione e disposizioni in materia di equivalenza. Poiché un lavoro simile per gli pneumatici di classe C3 sta già subendo ritardi a causa di queste sfide, l'attuale calendario non è più considerato fattibile e dovrebbe essere adeguato di conseguenza.

Emendamento 190
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto -1 (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 14 – paragrafo 3 – parte introduttiva

Testo in vigore	*Emendamento*
	(-1) all'articolo 14, il paragrafo 3 è così modificato:
	"a) al paragrafo 3, il paragrafo introduttivo è sostituito dal seguente:
3. La Commissione ***adotta*** atti di esecuzione per stabilire le procedure e le metodologie di prova, le disposizioni amministrative, le procedure e le metodologie per la modifica e l'estensione delle omologazioni in relazione alle emissioni e l'accesso ai dati, le prescrizioni in materia di documentazione e i modelli per l'omologazione in relazione alle emissioni, la conformità della produzione, la conformità in servizio e la vigilanza del mercato per tutti i seguenti aspetti:	"3. La Commissione ***può adottare*** atti di esecuzione per stabilire le procedure e le metodologie di prova, le disposizioni amministrative, le procedure e le metodologie per la modifica e l'estensione delle omologazioni in relazione alle emissioni e l'accesso ai dati, le prescrizioni in materia di documentazione e i modelli per l'omologazione in relazione alle emissioni, la conformità della produzione, la conformità in servizio e la vigilanza del mercato per tutti i seguenti aspetti:"

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

Tali emendamenti mirano a introdurre una moratoria di cinque anni sull'applicazione degli Euro 7 per i veicoli pesanti. L'obiettivo è consentire ai costruttori di concentrare gli investimenti sulla decarbonizzazione del trasporto pesante di merci e passeggeri, in linea con gli obiettivi climatici e di CO2 dell'UE, garantendo nel contempo che la Commissione continui a preparare i necessari atti di esecuzione per garantire all'industria certezza giuridica e tempi di consegna adeguati.

Emendamento 191
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto -1 (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 14 – paragrafo 3 – punto 3 – lettera m bis (nuova)

Testo in vigore	*Emendamento*
	(-1) all'articolo 14, paragrafo 3, è inserita la seguente lettera m bis):
	"m bis) in relazione ai VEEF, il sistema di monitoraggio del rifornimento e il sistema di persuasione del rifornimento;"

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

L'articolo 14 stabilisce le procedure e le prove. Gli emendamenti relativi all'articolo 14 sono necessari adeguamenti tecnici per includere i VEEF e il sistema sottostante di monitoraggio e di persuasione del rifornimento di carburante per i VEEF.

Emendamento 192
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto -1 (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 14 – paragrafo 4 – parte introduttiva

Testo in vigore	*Emendamento*
	(-1) l'articolo 14 è così modificato:
	"b) al paragrafo 4, il paragrafo introduttivo è sostituito dal seguente:
4. La Commissione ***adotta*** atti di esecuzione per l'omologazione in relazione alle emissioni, la conformità in servizio, la conformità della produzione e la vigilanza del mercato, con l'obiettivo di stabilire quanto segue:	"4. La Commissione ***può adottare*** atti di esecuzione per l'omologazione in relazione alle emissioni, la conformità in servizio, la conformità della produzione e la vigilanza del mercato, con l'obiettivo di stabilire quanto segue:"

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

Tali emendamenti mirano a introdurre una moratoria di cinque anni sull'applicazione degli Euro 7 per i veicoli pesanti. L'obiettivo è consentire ai costruttori di concentrare gli investimenti sulla decarbonizzazione del trasporto pesante di merci e passeggeri, in linea con gli obiettivi climatici e di CO2 dell'UE, garantendo nel contempo che la Commissione continui a preparare i necessari atti di esecuzione per garantire all'industria certezza giuridica e tempi di consegna adeguati.

Emendamento 193
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto -1 (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 14 – paragrafo 4 – lettera b

Testo in vigore	*Emendamento*
	(-1) all'articolo 14, paragrafo 4, la lettera b) è sostituita dalla seguente:
b) i metodi per la determinazione delle emissioni di CO2, del consumo di carburante e di energia elettrica, dell'autonomia a zero emissioni, dell'autonomia elettrica e della potenza dei veicoli a motore;	"b) i metodi per la determinazione delle emissioni di CO2, del consumo di carburante e di energia elettrica, dell'autonomia a zero emissioni, dell'autonomia elettrica e della potenza dei veicoli a motore***, inclusi la revisione e l'aggiornamento annuali del fattore di utilizzo per ridurre il divario tra le***

	emissioni di CO_2 misurate in sede di omologazione e le emissioni di CO_2 in condizioni reali di guida degli OVC-HEV sulla base dei dati ricevuti dall'OBFCM;"

Or. en

(32024R1257)

Emendamento 194
François Kalfon, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Heléne Fritzon, Laura Ballarín Cereza, Sérgio Gonçalves

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto -1 (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 14 – paragrafo 4 – lettera b

Testo in vigore	*Emendamento*
	(-1) all'articolo 14, paragrafo 4, la lettera b) è sostituita dalla seguente:
b) i metodi per la determinazione delle emissioni di CO2, del consumo di carburante e di energia elettrica, dell'autonomia a zero emissioni, dell'autonomia elettrica e della potenza dei veicoli a motore;	"b) i metodi per la determinazione delle emissioni di CO2, del consumo di carburante e di energia elettrica, dell'autonomia a zero emissioni, dell'autonomia elettrica e della potenza dei veicoli a motore***, incluso l'aggiornamento annuale del fattore di utilizzo usato per stimare le emissioni di CO_2 degli OVC-HEV al fine di rispecchiare le quote reali di guida elettrica sulla base dei dati ricevuti dall'OBFCM***;"

Or. en

(32024R1257)

Emendamento 195
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 1

Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 14 – paragrafo 4 – lettera j

Testo della Commissione	*Emendamento*
j) i metodi, le prescrizioni e le prove, comprese le soglie di conformità, per garantire le prestazioni dei dispositivi OBFCM, dei sistemi OBD e OBM e dei sensori di tali dispositivi e sistemi, per la comunicazione all'esterno del veicolo dei dati registrati da tali dispositivi e sistemi anche al fine di monitorare la conformità dei tipi di veicoli;	***soppresso***

Or. en

Motivazione

Point (j) empowers the Commission to regulate the off-board transmission of OBFCM data, data linked to the vehicle identification number and therefore constituting personal data, without providing a sufficient legal basis in primary law for mass collection of driving behaviour from private vehicles. The original rationale for this data collection, namely the inadequacy of laboratory emission tests exposed in 2015, has been rendered obsolete by the introduction of RDE testing and WLTP. Deleting this empowerment removes a disproportionate and unjustified intrusion into the private property of citizens and ensures that any future decision to introduce vehicle-level surveillance for emission compliance purposes is taken by the co-legislators under the ordinary legislative procedure, not delegated to the Commission.

Emendamento 196
Merja Kyllönen, Andreas Schwab, Sebastian Tynkkynen, Eero Heinäluoma, Pekka Toveri, Elsi Katainen

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 1
Regolamento (UE) n. 2024/1257
Articolo 14 – paragrafo 4 – lettera j

Testo della Commissione	*Emendamento*
j) i metodi, le prescrizioni e le prove, comprese le soglie di conformità, per garantire le prestazioni dei dispositivi OBFCM, dei sistemi OBD e OBM e dei sensori di tali dispositivi e sistemi, per la comunicazione all'esterno del veicolo dei	j) i metodi, le prescrizioni e le prove, comprese le soglie di conformità, per garantire le prestazioni dei dispositivi OBFCM, dei sistemi OBD e OBM e dei sensori di tali dispositivi e sistemi, per la comunicazione all'esterno del veicolo dei

dati registrati da tali dispositivi e sistemi anche al fine di monitorare la conformità dei tipi di veicoli;	dati registrati da tali dispositivi e sistemi anche al fine di monitorare la conformità dei tipi di veicoli***, garantendo al contempo che tale monitoraggio rispecchi il corretto funzionamento dei sistemi di controllo delle emissioni in tutte le condizioni di funzionamento normali e ragionevolmente prevedibili, comprese le condizioni di bassa temperatura***;

Or. en

Emendamento 197
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 1
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 14 – paragrafo 4 – lettera j

Testo della Commissione	*Emendamento*
j) i metodi, le prescrizioni e le prove, comprese le soglie di conformità, per garantire le prestazioni dei dispositivi OBFCM, dei sistemi OBD e OBM e dei sensori di tali dispositivi e sistemi, per la comunicazione all'esterno del veicolo dei dati registrati da tali dispositivi e sistemi anche al fine di monitorare la conformità dei tipi di veicoli;	j) i metodi, le prescrizioni e le prove, comprese le soglie di conformità, per garantire le prestazioni ***e la sicurezza*** dei dispositivi OBFCM, dei sistemi OBD e OBM e dei sensori di tali dispositivi e sistemi, per la comunicazione ***sicura*** all'esterno del veicolo dei dati registrati da tali dispositivi e sistemi anche al fine di monitorare la conformità dei tipi di veicoli;

Or. en

Emendamento 198
Merja Kyllönen, Jan-Christoph Oetjen, Sebastian Tynkkynen, Pekka Toveri, Elsi Katainen

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 1
Regolamento (UE) n. 2024/1257
Articolo 14 – paragrafo 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	j ter) 1 bis) all'articolo 14 è inserito il paragrafo 4 bis seguente:
	4 bis. La Commissione adotta atti di esecuzione e delegati in relazione all'articolo 4, paragrafo 1 bis al fine di:
	a) definire criteri tecnici vincolanti per prestazioni equivalenti in materia di emissioni;
	b) definire soglie misurabili per la disponibilità operativa, compresi i tempi di inattività massimi ammissibili;
	c) specificare le condizioni armonizzate per l'omologazione degli adattamenti, anche per i veicoli e le macchine già in uso; e
	d) garantire un'applicazione uniforme tra i veicoli pesanti e le macchine mobili non stradali senza distinzione tra gli Stati membri.
	Tali atti si basano esclusivamente su parametri oggettivi, misurabili e verificabili e non consentono una valutazione discrezionale della conformità.
	La Commissione garantisce che tali atti delegati e di esecuzione siano pienamente coerenti con il regolamento (UE) 2016/1628 e non introducano ulteriori obblighi amministrativi oltre a quelli strettamente necessari per la verifica del rispetto dei limiti di emissione e delle soglie di disponibilità operativa. Le prescrizioni adottate a norma del presente punto non consentono esenzioni, deroghe o sospensioni transitorie degli obblighi di conformità delle emissioni nell'uso operativo.
	Or. en

Emendamento 199
Jonas Sjöstedt

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 1 bis (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 14 – paragrafo 4 – lettera b

Testo in vigore	*Emendamento*
	1 bis) all'articolo 14, paragrafo 4, la lettera b) è sostituita come segue:
b) i metodi per la determinazione delle emissioni di CO_2, del consumo di carburante e di energia elettrica, dell'autonomia a zero emissioni, dell'autonomia elettrica e della potenza dei veicoli a motore;	"b) i metodi per la determinazione delle emissioni di CO_2, del consumo di carburante e di energia elettrica, dell'autonomia a zero emissioni, dell'autonomia elettrica e della potenza dei veicoli a motore ***e, a partire dal 2030, la revisione e l'aggiornamento annuali del fattore di utilizzo al fine di fornire un valore dedicato per ciascun costruttore di veicoli. Il fattore di utilizzo specifico per ciascun costruttore di veicoli garantisce che le emissioni di CO_2 misurate in sede di omologazione rispecchino fedelmente le emissioni di CO_2 in condizioni reali di guida degli OVC-HEV del costruttore in questione, secondo i dati dell'AEA/CCR provenienti dai misuratori di consumo di carburante di bordo (OBFCM)***;"

Or. en

(32024R1257)

Emendamento 200
Katri Kulmuni, Valérie Devaux, Nikola Minchev, Anna-Maja Henriksson, Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Aura Salla, Mika Aaltola, Jan-Christoph Oetjen

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 ter (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 14 – paragrafo 4 – lettera j

Testo in vigore	*Emendamento*
	La lettera j) è sostituita dalla seguente:

j) i metodi, le prescrizioni e le prove, comprese le soglie di conformità, per garantire le prestazioni dei dispositivi OBFCM, dei sistemi OBD e OBM e dei sensori di tali dispositivi e sistemi, nonché la comunicazione all'esterno del veicolo dei dati registrati da tali ***dispositivi e*** sistemi***;***	j) i metodi, le prescrizioni e le prove, comprese le soglie di conformità, per garantire le prestazioni dei dispositivi OBFCM, dei sistemi OBD e OBM e dei sensori di tali dispositivi e sistemi, per la comunicazione all'esterno del veicolo dei dati registrati da tali sistemi ***al fine di monitorare la conformità dei tipi di veicoli.***
	Tali metodi, prescrizioni e prove devono garantire che il monitoraggio rispecchi accuratamente il corretto funzionamento dei sistemi di controllo delle emissioni in tutte le condizioni operative normali e ragionevolmente prevedibili, comprese le condizioni che portano alla cristallizzazione o al congelamento del reagente.
	I costruttori devono garantire che i sistemi di controllo delle emissioni basati sui reagenti, compresi i sistemi di riduzione catalitica selettiva, siano progettati, calibrati e monitorati in modo da garantire il rispetto dei limiti di emissione applicabili in tutte le condizioni operative normali e ragionevolmente prevedibili.
	I costruttori devono garantire che le strategie di monitoraggio e di persuasione siano efficaci nel prevenire il funzionamento del veicolo qualora il sistema di controllo delle emissioni non soddisfi le prescrizioni di cui al presente punto.
	Qualora le condizioni che determinano la cristallizzazione o il congelamento del reagente compromettano o rischino di compromettere le prestazioni del sistema, devono essere consentiti adeguamenti dei sistemi di controllo delle emissioni, compreso l'uso di reagenti alternativi, a condizione che:
	i) siano garantite prestazioni equivalenti in materia di emissioni;
	ii) non si verifichi alcun aumento delle emissioni reali di inquinanti

regolamentati; e

iii) sia garantito il costante rispetto dei limiti di emissione applicabili.

La Commissione deve adottare atti di esecuzione e delegati a norma del presente paragrafo che stabiliscono:

a) le condizioni alle quali tali adattamenti possono essere autorizzati; b) criteri oggettivi, misurabili e verificabili per dimostrare prestazioni equivalenti in materia di emissioni; e

c) le procedure di approvazione di tali adattamenti, anche se applicate ai veicoli già in uso.

Tali atti devono garantire che le prescrizioni stabilite a norma della presente lettera non impongano oneri amministrativi sproporzionati e non richiedano una nuova certificazione, a meno che non siano strettamente necessari per verificare il rispetto dei limiti di emissione.

Nell'adottare tali atti, la Commissione deve garantire la coerenza, se del caso, con il quadro normativo applicabile alle macchine mobili non stradali, in particolare il regolamento (UE) 2016/1628.

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

Evidence from several regions of the Union demonstrates that emission control systems relying on reagents, in particular SCR systems using AdBlue, do not function reliably under conditions leading to reagent crystallisation or freezing. This results in increased real-world emissions despite compliance with regulatory test requirements.The amendments introduced in Article 4(1)(j) establish clear, binding and enforceable requirements addressing those shortcomings by defining obligations for manufacturers and the Commission regarding monitoring, system design and permitted adaptations.These measures ensure effective emission control under all foreseeable operating conditions, while avoiding disproportionate administrative and economic burdens and supporting the uptake of newer, lower-emission vehicles, thereby contributing to the achievement of the Union's environmental and climate objectives.

Emendamento 201
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 1 septies (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 14 – paragrafo 4 – punto 4 – lettera f bis) (nuova)

Testo in vigore	*Emendamento*
	1 septies) all'articolo 14, paragrafo 4, è aggiunta la lettera f bis) seguente:
	"f bis) i metodi per garantire e verificare la conformità del sistema di monitoraggio del rifornimento e del sistema di persuasione del rifornimento per i VEEF;"

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

L'articolo 14 stabilisce le procedure e le prove. Gli emendamenti relativi all'articolo 14 sono necessari adeguamenti tecnici per includere i VEEF e il sistema sottostante di monitoraggio e di persuasione del rifornimento di carburante per i VEEF.

Emendamento 202
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Proposta di regolamento
Articolo 1 – comma 1 – punto 1 octies (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 14 – paragrafo 6

Testo in vigore	*Emendamento*
	1 octies) all'articolo 14, il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:
6. Gli atti di esecuzione di cui ai paragrafi 3 e 4 riguardano uno o più degli elementi di cui al paragrafo 3, lettere da a) a ***m***), combinati con uno o più degli elementi di cui al paragrafo 4, lettere da a) a ***v***).	"6. Gli atti di esecuzione di cui ai paragrafi 3 e 4 riguardano uno o più degli elementi di cui al paragrafo 3, lettere da a) a ***n***), combinati con uno o più degli elementi di cui al paragrafo 4, lettere da a) a ***w***)."

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

L'articolo 14 stabilisce le procedure e le prove. Gli emendamenti relativi all'articolo 14 sono necessari adeguamenti tecnici per includere i VEEF e il sistema sottostante di monitoraggio e di persuasione del rifornimento di carburante per i VEEF.

Emendamento 203
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma1 – punto 1 duodecies (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 14 – paragrafo 4 – punto 4 – lettera v bis (nuova)

Testo in vigore	*Emendamento*
	1 duodecies) all'articolo 14, paragrafo 4, è inserita la seguente lettera v bis):
	"v bis) metodi aggiuntivi per omologare un veicolo OVC-HEV di categoria M2, N2, M3 o N3 con architettura ibrida di serie."

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

Mandato della Commissione di presentare una proposta per l'approvazione dei range extender.

Emendamento 204
Valérie Devaux, Nikola Minchev, Benoit Cassart, Jan-Christoph Oetjen

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 1 bis (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 14 – paragrafo 4 – lettera v bis (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	1 bis) all'articolo 14, paragrafo 4, è aggiunta la lettera v bis) seguente:
	"v bis) metodi aggiuntivi per omologare un veicolo OVC-HEV di categoria M_2, N_2, M_3 o N_3 con architettura ibrida di serie."

Or. en

Emendamento 205
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 1 bis (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 14 – paragrafo 9

Testo in vigore	*Emendamento*
	1 bis) all'articolo 14, paragrafo 9, la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:
9. Entro il 29 ***novembre 2026*** la Commissione adotta, per i veicoli delle categorie M2, M3, N2 ed N3, di cui al paragrafo 3, lettere b) e c) rispettivamente, e i loro motori come anche per i rimorchi delle categorie O3 e O4, gli atti di esecuzione seguenti:	"9. Entro il 29 ***maggio 2027*** la Commissione adotta, per i veicoli delle categorie M2, M3, N2 ed N3, di cui al paragrafo 3, lettere b) e c) rispettivamente, e i loro motori come anche per i rimorchi delle categorie O3 e O4, gli atti di esecuzione seguenti:"

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

Tali emendamenti mirano a introdurre una moratoria di cinque anni sull'applicazione degli Euro 7 per i veicoli pesanti. L'obiettivo è consentire ai costruttori di concentrare gli investimenti sulla decarbonizzazione del trasporto pesante di merci e passeggeri, in linea con gli obiettivi climatici e di CO2 dell'UE, garantendo nel contempo che la Commissione continui a preparare i necessari atti di esecuzione per garantire all'industria certezza giuridica e tempi di consegna adeguati.

Emendamento 206
Alexandr Vondra, Ondřej Krutílek

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 1 bis (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 14 – paragrafo 2 – comma 1

Testo in vigore	*Emendamento*
	1 bis) all'articolo 14, paragrafo 2, il primo comma è sostituito dal seguente:
Le prove per dimostrare la conformità alle prescrizioni del presente regolamento sono eseguite dai costruttori e dalle autorità nazionali come specificato nell'allegato V. Le prove per dimostrare la conformità alle prescrizioni del presente regolamento possono essere eseguite dalla Commissione e da terzi riconosciuti come specificato nell'allegato V. ***Qualora una prova sia indicata come opzionale nelle tabelle 1, 3, 5, 7, 9 e 11 dell'allegato V, l'autorità di omologazione può richiedere che sia eseguita la prova specificata.***	"Le prove per dimostrare la conformità alle prescrizioni del presente regolamento sono eseguite dai costruttori e dalle autorità nazionali come specificato nell'allegato V. Le prove per dimostrare la conformità alle prescrizioni del presente regolamento possono essere eseguite dalla Commissione e da terzi riconosciuti come specificato nell'allegato V."

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

L'attuale formulazione normativa lascia incertezza riguardo alla possibilità per le autorità di omologazione di richiedere ai costruttori di eseguire le prove di conformità in servizio (ISC) facoltative elencate nelle tabelle 1, 3, 5, 7, 9 e 11 dell'allegato V. Un chiarimento fornirebbe la certezza del diritto, semplificherebbe l'attuazione, migliorerebbe la prevedibilità dei costi e la sicurezza della pianificazione.

Emendamento 207
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 1 bis (nuovo)

Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 15 – paragrafo 1 – lettera c e articolo 15 – paragrafo 2 – lettera a

Testo in vigore	*Emendamento*
	1 bis) l'articolo 15 è così modificato:
	a) al paragrafo 1, la lettera c) è sostituita dalla seguente:
c) se del caso, stabilendo limiti di emissione di formaldeide per i veicoli delle categorie M2, M3, N2 ed N3 di cui alla tabella 2 dell'allegato I, a seguito e sulla base del riesame a norma dell'articolo 18, paragrafo 6;	c) se del caso, stabilendo limiti di emissione di formaldeide per i veicoli delle categorie M2, M3, N2 ed N3***, alimentati con carburanti problematici,*** di cui alla tabella 2 dell'allegato I, a seguito e sulla base del riesame a norma dell'articolo 18, paragrafo 6;
	b) al paragrafo 2, la lettera a) è sostituita dalla seguente:
a) stabilendo limiti di emissione di particolato dai freni nell'allegato I in linea con le tecnologie più avanzate e, se del caso, facendo riferimento ai lavori del Forum mondiale delle Nazioni Unite per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli (WP.29 delle Nazioni Unite), anche, se del caso, modificando rispettivamente le tabelle 5, 6, 7 e 8 dell'allegato I, prevedendo limiti o criteri diversi a seconda delle categorie di veicoli e delle tecnologie del gruppo propulsore;	***a) modificando l'allegato I o*** stabilendo limiti di emissione di particolato dai freni nell'allegato I in linea con le tecnologie più avanzate e, se del caso, facendo riferimento ai lavori del Forum mondiale delle Nazioni Unite per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli (WP.29 delle Nazioni Unite), anche, se del caso, modificando rispettivamente le tabelle 5, 6, 7 e 8 dell'allegato I, prevedendo limiti o criteri diversi a seconda delle categorie di veicoli e delle tecnologie del gruppo propulsore ***e, se del caso, consentendo limiti di emissione di particolato dai freni differenti per le diverse tecnologie di propulsione entro il 1° gennaio 2035***;

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

Tali emendamenti mirano a introdurre una moratoria di cinque anni sull'applicazione degli Euro 7 per i veicoli pesanti. L'obiettivo è consentire ai costruttori di concentrare gli investimenti sulla decarbonizzazione del trasporto pesante di merci e passeggeri, in linea con gli obiettivi climatici e di CO2 dell'UE, garantendo nel contempo che la Commissione continui a preparare i necessari atti di esecuzione per garantire all'industria certezza giuridica e tempi di consegna adeguati.

Emendamento 208
Jens Gieseke, Zala Tomašič, Angelika Niebler

Proposta di regolamento
Articolo 4 – paragrafo 1 – punto 2 ter (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 15 – paragrafo 2 – comma 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
	2 ter) all'articolo 15, paragrafo 2, il comma 2 è sostituito dal seguente:
In deroga al primo comma del presente paragrafo, la Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 16 per modificare il presente regolamento stabilendo limiti di abrasione per i tipi di pneumatici di cui all'allegato I qualora il WP.29 delle Nazioni Unite non abbia adottato disposizioni uniformi entro il pertinente termine di cui al paragrafo 3 del presente articolo, in linea, se del caso, con i lavori del WP.29 delle Nazioni Unite e riferendosi ad essi, nonché tenendo conto del progresso tecnico, entro il 1o luglio 2027 per gli pneumatici di classe C1, entro il 1° aprile 2029 per gli pneumatici di classe C2 ed entro il 1° aprile ***2031*** per gli pneumatici di classe C3.	"In deroga al primo comma del presente paragrafo, la Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 16 per modificare il presente regolamento stabilendo limiti di abrasione per i tipi di pneumatici di cui all'allegato I qualora il WP.29 delle Nazioni Unite non abbia adottato disposizioni uniformi entro il pertinente termine di cui al paragrafo 3 del presente articolo, in linea, se del caso, con i lavori del WP.29 delle Nazioni Unite e riferendosi ad essi, nonché tenendo conto del progresso tecnico, entro il 1o luglio 2027 per gli pneumatici di classe C_1, entro il 1° aprile 2029 per gli pneumatici di classe C_2 ed entro il 1° aprile ***2033*** per gli pneumatici di classe C_3."

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

L'emendamento ha lo scopo di garantire un calendario di attuazione realistico per gli pneumatici di classe C3 prorogando di due anni i termini di cui all'articolo 11, paragrafo 6, e all'articolo 15, paragrafi 2 e 3, del regolamento (UE) 2024/1257. I lavori sugli pneumatici di classe C1 hanno dimostrato la complessità dello sviluppo di metodi di prova, limiti di prestazione e disposizioni in materia di equivalenza. Poiché un lavoro simile per gli pneumatici di classe C3 sta già subendo ritardi a causa di queste sfide, l'attuale calendario non è più considerato fattibile e dovrebbe essere adeguato di conseguenza.

Emendamento 209
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 2 septies (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 15 – paragrafo 2

Testo in vigore	*Emendamento*
	2 septies) all'articolo 15, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:
2. Qualora sia stata adottata una proposta di regolamento ONU, di regolamento tecnico mondiale o una modifica di un regolamento ONU o di un regolamento tecnico mondiale e senza indebito ritardo dopo tale adozione, o sulla base delle relazioni presentate al Parlamento europeo e al Consiglio in conformità dell'articolo 18, paragrafi 4 e 5, se del caso, tenendo conto del progresso tecnico, la Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 16 che modificano il presente regolamento come segue:	"2. Modificando ***l'allegato I o*** stabilendo limiti di emissione di particolato dai freni nell'allegato I in linea con le tecnologie più avanzate e, se del caso, facendo riferimento ai lavori del Forum mondiale delle Nazioni Unite per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli (WP.29 delle Nazioni Unite), anche, se del caso, modificando rispettivamente le tabelle 5, 6, 7 e 8 dell'allegato I, prevedendo limiti o criteri diversi a seconda delle categorie di veicoli e delle tecnologie del gruppo propulsore ***e, se del caso, consentendo*** limiti ***di emissione di particolato dai freni differenti*** per ***le diverse tecnologie di propulsione entro il 1° gennaio 2035;***"

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

Il regolamento (UE) 2024/1257 introduce i limiti di emissione di particolato dai freni. Per tenere conto dei futuri adeguamenti delle norme sulle emissioni di CO2 e garantire che tali limiti si applichino a tutte le tecnologie dei gruppi propulsori che rimangono sul mercato dopo il 2035, compresi i motori a combustione interna e i veicoli ibridi, il potere conferito alla Commissione a norma dell'articolo 16 dovrebbe essere esteso per consentire modifiche o aggiornamenti dei limiti di emissione di particolato dai freni di cui all'allegato I, in linea con gli sviluppi tecnologici in tutte le categorie di veicoli.

Emendamento 210
Jens Gieseke, Zala Tomašič, Angelika Niebler

Proposta di regolamento
Articolo 4 – paragrafo 1 – punto 1 ter (nuovo)

Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 15 – paragrafo 2 – comma 2

Testo in vigore	*Emendamento*
	1 ter) all'articolo 15, paragrafo 2, il comma 2 è sostituito dal seguente:
In deroga al primo comma del presente paragrafo, la Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 16 per modificare il presente regolamento stabilendo limiti di abrasione per i tipi di pneumatici di cui all'allegato I qualora il WP.29 delle Nazioni Unite non abbia adottato disposizioni uniformi entro il pertinente termine di cui al paragrafo 3 del presente articolo, in linea, se del caso, con i lavori del WP.29 delle Nazioni Unite e riferendosi ad essi, nonché tenendo conto del progresso tecnico, entro il 1o luglio 2027 per gli pneumatici di classe C1, entro il 1° aprile 2029 per gli pneumatici di classe C2 ed entro il 1° aprile ***2031*** per gli pneumatici di classe C3.	"In deroga al primo comma del presente paragrafo, la Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 16 per modificare il presente regolamento stabilendo limiti di abrasione per i tipi di pneumatici di cui all'allegato I qualora il WP.29 delle Nazioni Unite non abbia adottato disposizioni uniformi entro il pertinente termine di cui al paragrafo 3 del presente articolo, in linea, se del caso, con i lavori del WP.29 delle Nazioni Unite e riferendosi ad essi, nonché tenendo conto del progresso tecnico, entro il 1o luglio 2027 per gli pneumatici di classe C_1, entro il 1° aprile 2029 per gli pneumatici di classe C_2 ed entro il 1° aprile ***2033*** per gli pneumatici di classe C_3."

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

L'emendamento ha lo scopo di garantire un calendario di attuazione realistico per gli pneumatici di classe C3 prorogando di due anni i termini di cui all'articolo 11, paragrafo 6, e all'articolo 15, paragrafi 2 e 3, del regolamento (UE) 2024/1257. I lavori sugli pneumatici di classe C1 hanno dimostrato la complessità dello sviluppo di metodi di prova, limiti di prestazione e disposizioni in materia di equivalenza. Poiché un lavoro simile per gli pneumatici di classe C3 sta già subendo ritardi a causa di queste sfide, l'attuale calendario non è più considerato fattibile e dovrebbe essere adeguato di conseguenza.

Emendamento 211
Jens Gieseke, Zala Tomašič, Angelika Niebler

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 2 quater (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 15 – paragrafo 3

Testo in vigore	*Emendamento*
	2 quater) all'articolo 15, il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:
3. Qualora il WP.29 delle Nazioni Unite non abbia adottato disposizioni uniformi entro il 1° luglio 2026 per gli pneumatici di classe C_1, entro il 1° aprile 2028 per gli pneumatici di classe C_2 ed entro il 1° aprile ***2030*** per gli pneumatici di classe C_3, la Commissione elabora un metodo per misurare l'abrasione degli pneumatici e definisce i limiti di abrasione per gli pneumatici sulla base dei metodi più avanzati esistenti.	"3. Qualora il WP.29 delle Nazioni Unite non abbia adottato disposizioni uniformi entro il 1° luglio 2026 per gli pneumatici di classe C_1, entro il 1° aprile 2028 per gli pneumatici di classe C_2 ed entro il 1° aprile ***2032*** per gli pneumatici di classe C_3, la Commissione elabora un metodo per misurare l'abrasione degli pneumatici e definisce i limiti di abrasione per gli pneumatici sulla base dei metodi più avanzati esistenti."

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

L'emendamento ha lo scopo di garantire un calendario di attuazione realistico per gli pneumatici di classe C3 prorogando di due anni i termini di cui all'articolo 11, paragrafo 6, e all'articolo 15, paragrafi 2 e 3, del regolamento (UE) 2024/1257. I lavori sugli pneumatici di classe C1 hanno dimostrato la complessità dello sviluppo di metodi di prova, limiti di prestazione e disposizioni in materia di equivalenza. Poiché un lavoro simile per gli pneumatici di classe C3 sta già subendo ritardi a causa di queste sfide, l'attuale calendario non è più considerato fattibile e dovrebbe essere adeguato di conseguenza.

Emendamento 212
Kateřina Konečná

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 1 quinquies (nuovo) Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 18 – paragrafo 4

Testo in vigore	*Emendamento*
	1 quinquies) all'articolo 18, il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:
4. Entro il 31 dicembre 2027 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulla durabilità delle batterie in cui si esamina la	"4. Entro il 31 dicembre 2027 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulla durabilità delle batterie in cui si esamina la

situazione attuale, che fungerà da base per un riesame delle prescrizioni prestazionali minime, in vista dell'adozione degli atti delegati di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettera c).	situazione attuale, che fungerà da base per un riesame ***per le varie categorie di veicoli di cui alle tabelle 3, 4 e 5 dell'allegato II del presente regolamento, dei periodi di vita principale e aggiuntivo, del rendimento energetico e*** delle prescrizioni prestazionali minime, in vista dell'adozione degli atti delegati di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettera c)."

Or. en

(32024R1257)

Emendamento 213
Jana Nagyová

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 1 quinquies (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 18 – paragrafo 5

Testo in vigore	*Emendamento*
	1 quinquies) all'articolo 18, il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:
5. Entro il 31 dicembre 2027 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulle emissioni di particolato dai freni che in cui si esaminano i metodi di misurazione e la situazione attuale, in vista dell'adozione degli atti delegati di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettera a), sul livello dei limiti di emissione della seconda fase di cui alle tabelle 5, 6***,*** *7* e 8 dell'allegato I.	"5. Entro il 31 dicembre 2027 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulle emissioni di particolato dai freni che in cui si esaminano i metodi di misurazione e la situazione attuale, in vista dell'adozione degli atti delegati di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettera a), sul livello dei limiti di emissione della seconda fase di cui alle tabelle 5, 6 e *7* ***dell'allegato I.***
	Entro il 31 dicembre 2029 la Commissione adotta un atto delegato di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettera a), per quanto riguarda il livello dei limiti di emissione dei freni per i veicoli delle categorie M_2, N_2, M_3 e N_3 di cui alla tabella 8 dell'allegato I."

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

Il presente emendamento si riferisce alla modifica della tabella 8 dell'allegato I per quanto riguarda i limiti di emissione di particolato dai freni per i veicoli delle categorie M2, N2, M3 e N3 applicabili a decorrere dal 2035.

Emendamento 214
Antonín Staněk, Ondřej Knotek, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Jana Nagyová, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Klara Dostalova

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 1 quinquies (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 18 – paragrafo 5

Testo in vigore	*Emendamento*
	1 quinquies) all'articolo 18, il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:
5. Entro il 31 dicembre 2027 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulle emissioni di particolato dai freni che in cui si esaminano i metodi di misurazione e la situazione attuale, in vista dell'adozione degli atti delegati di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettera a), sul livello dei limiti di emissione della seconda fase di cui alle tabelle 5, 6***,*** *7* e 8 dell'allegato I.	"5. Entro il 31 dicembre 2027 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulle emissioni di particolato dai freni che in cui si esaminano i metodi di misurazione e la situazione attuale, in vista dell'adozione degli atti delegati di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettera a), sul livello dei limiti di emissione della seconda fase di cui alle tabelle 5, 6 e *7* ***dell'allegato I.***
	Entro il 31 dicembre 2029 la Commissione adotta un atto delegato di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettera a), per quanto riguarda il livello dei limiti di emissione dei freni per i veicoli delle categorie M_2, N_2, M_3 e N_3 di cui alla tabella 8 dell'allegato I."

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

Il presente emendamento si riferisce alla modifica della tabella 8 dell'allegato I per quanto riguarda i limiti di emissione di particolato dai freni per i veicoli delle categorie M2, N2, M3 e N3 applicabili a decorrere dal 2035.

Emendamento 215
Kateřina Konečná

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 1 sexies (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 18 – paragrafo 5

Testo in vigore	*Emendamento*
	1 sexies) all'articolo 18, il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:
5. Entro il 31 dicembre 2027 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulle emissioni di particolato dai freni che in cui si esaminano i metodi di misurazione e la situazione attuale, in vista dell'adozione degli atti delegati di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettera a), sul livello dei limiti di emissione della seconda fase di cui alle tabelle 5, 6***,*** 7 ***e 8*** dell'allegato I.	"5. Entro il 31 dicembre 2027 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulle emissioni di particolato dai freni che in cui si esaminano i metodi di misurazione e la situazione attuale, in vista dell'adozione degli atti delegati di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettera a), sul livello dei limiti di emissione della seconda fase di cui alle tabelle 5, 6 ***e*** 7 dell'allegato I. ***Entro il 31 dicembre 2029 la Commissione adotta un atto delegato di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettera a), per quanto riguarda il livello dei limiti di emissione dei freni per i veicoli delle categorie M_2, N_2, M_3 e N_3 di cui alla tabella 8 dell'allegato I."***

Or. en

(32024R1257)

Emendamento 216
Jana Nagyová

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 1 sexies (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 18 – paragrafo 4

Testo in vigore	*Emendamento*
	1 sexies) all'articolo 18, il paragrafo

	4 è sostituito dal seguente:
4. Entro il 31 dicembre 2027 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulla durabilità delle batterie in cui si esamina la situazione attuale, che fungerà da base per un riesame delle prescrizioni prestazionali minime, in vista dell'adozione degli atti delegati di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettera c).	"4. Entro il 31 dicembre 2027 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulla durabilità delle batterie in cui si esamina la situazione attuale, che fungerà da base per un riesame ***per le varie categorie di veicoli di cui alle tabelle 3, 4 e 5 dell'allegato II del presente regolamento, dei periodi di vita principale e aggiuntivo, del rendimento energetico e*** delle prescrizioni prestazionali minime, in vista dell'adozione degli atti delegati di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettera c)."

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

La modifica dell'allegato II, tabella 3, sui requisiti minimi di prestazione per le batterie dei veicoli pesanti lascia aperta la possibilità di riesaminare adeguati criteri di distanza/tempo e di rendimento energetico, nonché i requisiti minimi di prestazione. L'emendamento garantisce semplicemente che tali questioni in sospeso rientrino nel riesame della Commissione previsto per la fine del 2027.

Emendamento 217
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 1 bis (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 18 – paragrafo 4 – comma 1

Testo in vigore	*Emendamento*
	1 bis) all'articolo 18, paragrafo 4, il primo comma è sostituito dal seguente:
Entro il 31 dicembre 2027 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulla durabilità delle batterie in cui si esamina la situazione attuale, che fungerà da base per un riesame delle prescrizioni prestazionali minime, in vista dell'adozione degli atti delegati di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettera c).	"Entro il 31 dicembre 2027 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulla durabilità delle batterie in cui si esamina la situazione attuale, che fungerà da base per un riesame ***per le varie categorie di veicoli di cui alle tabelle 3, 4 e 5 dell'allegato II del presente regolamento, dei periodi di***

	vita principale e aggiuntivo, del rendimento energetico e delle prescrizioni prestazionali minime, in vista dell'adozione degli atti delegati di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettera c)."

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

La modifica dell'allegato II, tabella 3, del regolamento (UE) 2024/1257 lascia aperta un ulteriore riesame degli opportuni criteri di distanza, tempo ed efficienza energetica, nonché delle relative prescrizioni prestazionali minime per le batterie dei veicoli pesanti. Essa si limita a garantire che tali questioni tecniche in sospeso siano incluse nel riesame della Commissione previsto entro la fine del 2027.

Emendamento 218
Antonín Staněk, Ondřej Knotek, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Jana Nagyová, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Klara Dostalova

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 1 sexies (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 18 – paragrafo 4

Testo in vigore	*Emendamento*
	1 sexies) all'articolo 18, il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:
4. Entro il 31 dicembre 2027 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulla durabilità delle batterie in cui si esamina la situazione attuale, che fungerà da base per un riesame delle prescrizioni prestazionali minime, in vista dell'adozione degli atti delegati di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettera c).	"4. Entro il 31 dicembre 2027 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulla durabilità delle batterie in cui si esamina la situazione attuale, che fungerà da base per un riesame ***per le varie categorie di veicoli di cui alle tabelle 3, 4 e 5 dell'allegato II del presente regolamento, dei periodi di vita principale e aggiuntivo, del rendimento energetico e*** delle prescrizioni prestazionali minime, in vista dell'adozione degli atti delegati di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettera c)."

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

La modifica dell'allegato II, tabella 3, sulle prescrizioni prestazionali minime per le batterie dei veicoli pesanti lascia aperta la possibilità di riesaminare adeguati criteri di distanza/tempo e di rendimento energetico, nonché i requisiti minimi di prestazione. L'emendamento garantisce che tali questioni in sospeso rientrino nel riesame previsto del regolamento.

Emendamento 219
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 1 ter (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 18 – paragrafo 5

Testo in vigore	*Emendamento*
	1 ter) all'articolo 18, il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:
5. Entro il 31 dicembre 2027 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulle emissioni di particolato dai freni che in cui si esaminano i metodi di misurazione e la situazione attuale, in vista dell'adozione degli atti delegati di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettera a), sul livello dei limiti di emissione della seconda fase di cui alle tabelle 5, 6***,*** 7 ***e 8*** dell'allegato I.	***"***5. Entro il 31 dicembre 2027 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulle emissioni di particolato dai freni che in cui si esaminano i metodi di misurazione e la situazione attuale, in vista dell'adozione degli atti delegati di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettera a), sul livello dei limiti di emissione della seconda fase di cui alle tabelle 5, 6 ***e*** 7 dell'allegato I. ***Entro il 31 dicembre 2029 la Commissione adotta un atto delegato di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettera a), per quanto riguarda il livello dei limiti di emissione dei freni per i veicoli delle categorie M2, N2, M3 e N3 di cui alla tabella 8 dell'allegato I."***

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

Tali emendamenti fanno riferimento ai limiti di emissione dei freni per i veicoli pesanti e i

veicoli leggeri. Poiché un obiettivo di riduzione delle emissioni di CO2 del 90% consente ai veicoli a combustione interna e ibridi di rimanere disponibili dopo il 2035, i limiti di emissione di particolato dai freni proposti devono essere revisionati per adattarsi a varie tecnologie di propulsione piuttosto che ai soli veicoli elettrici plug-in. Inoltre, i limiti futuri per i veicoli pesanti devono bilanciare l'impatto della guida urbana e suburbana con il rapido aumento dei parchi veicoli elettrificati sulla base dei costi-benefici, in linea con il riesame del regolamento (UE) 2024/1257.

Emendamento 220
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 1 ter (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 18 – paragrafo 5

Testo in vigore	*Emendamento*
	1 ter) all'articolo 18, il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:
5. Entro il 31 dicembre 2027 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulle emissioni di particolato dai freni che in cui si esaminano i metodi di misurazione e la situazione attuale, in vista dell'adozione degli atti delegati di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettera a), sul livello dei limiti di emissione della seconda fase di cui alle tabelle 5, 6***,*** *7* e 8 dell'allegato I.	"5. Entro il 31 dicembre 2027 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulle emissioni di particolato dai freni che in cui si esaminano i metodi di misurazione e la situazione attuale, in vista dell'adozione degli atti delegati di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettera a), sul livello dei limiti di emissione della seconda fase di cui alle tabelle 5, 6 e *7* ***dell'allegato I. Entro il 31 dicembre 2029 la Commissione adotta un atto delegato di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettera a), per quanto riguarda il livello dei limiti di emissione dei freni per i veicoli delle categorie M_2, N_2, M_3 e N_3 di cui alla tabella*** 8 dell'allegato I."

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

Il presente emendamento si riferisce alla modifica della tabella 8 dell'allegato 1 del regolamento (UE) 2024/1257 per quanto riguarda i limiti di emissione di particolato dai freni

per i veicoli delle categorie M2, N2, M3 e N3 applicabili a decorrere dal 2035.

Emendamento 221
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 1 bis (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 18 – paragrafo 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	1 bis) all'articolo 18 è aggiunto il seguente paragrafo 6 bis:
	"6 bis. Entro il 31 dicembre 2027 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione che valuta se i limiti di emissione stabiliti nell'allegato I rimangano adeguati a mantenere un elevato livello di protezione dell'ambiente e della salute, tenendo conto dell'impatto delle ultime modifiche al regolamento (UE) 2019/631 sulla qualità dell'aria."

Or. en

Emendamento 222
Nikola Minchev, Svenja Hahn, Andreas Glück

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 1 bis (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 18 – paragrafo 5

Testo in vigore	*Emendamento*
	1 bis) all'articolo 18, il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:
5. Entro il 31 dicembre 2027 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulle emissioni di particolato dai freni che in cui si esaminano i metodi di misurazione e la	"5. Entro il 31 dicembre 2027 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulle emissioni di particolato dai freni che in cui si esaminano i metodi di misurazione e la

situazione attuale, in vista dell'adozione degli atti delegati di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettera a), sul livello dei limiti di emissione della seconda fase di cui alle tabelle 5***, 6***, 7 e 8 dell'allegato I.	situazione attuale, in vista dell'adozione degli atti delegati di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettera a), sul livello dei limiti di emissione della seconda fase di cui alle tabelle 5 ***e 6 dell'allegato I.***
	Entro il 31 dicembre 2029 la Commissione**, **adotta un atto delegato di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettera a), per quanto riguarda il livello dei limiti di emissione di particolato dai freni mediante la tecnologia del gruppo propulsore per i veicoli delle categorie di cui alle tabelle 7 e 8 dell'allegato I."

Or. en

(Regolamento (UE) 2024/1257)

Emendamento 223
Kateřina Konečná

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 1 ter (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 20

Testo in vigore	*Emendamento*
	1 ter) l'articolo 20 è così modificato:
	a) al paragrafo 1, il secondo comma è sostituito dal seguente:
	"Il regolamento (CE) n. 595/2009 è abrogato con effetto a decorrere dal 1° luglio 2036."
	b) al paragrafo 2, il secondo comma è sostituito dal seguente:
	"I regolamenti (UE) n. 582/2011 e (UE) 2017/2400, nonché il regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362 sono abrogati a decorrere dal 1º luglio 2036."

Or. en

(32024R1257)

Emendamento 224
Kateřina Konečná

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 1 quater (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 21 – commi 3 e 5

Testo in vigore	*Emendamento*
	1 quater) l'articolo 21 è così modificato:
	a) il terzo comma è sostituito dal seguente:
Si applica a decorrere dal 29 maggio ***2028*** ai nuovi tipi di veicoli delle categorie M2, M3, N2, N3, O3 e O4 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti destinati ai veicoli delle categorie M2, M3, N2, N3, O3 o O4 omologati ai sensi del presente regolamento e a decorrere dal 29 maggio ***2029*** ai nuovi veicoli delle categorie M2, M3, N2,N3, O3 e O4 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti per tali veicoli.	"Si applica a decorrere dal 29 maggio ***2033*** ai nuovi tipi di veicoli delle categorie M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 e O_4 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti destinati ai veicoli delle categorie M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 o O_4 omologati ai sensi del presente regolamento e a decorrere dal 29 maggio ***2034*** ai nuovi veicoli delle categorie M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 e O_4 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti per tali veicoli."
	b) il comma 5 è sostituito dal seguente:
Si applica a decorrere dal 1º luglio 2030 ai veicoli delle categorie M1 ed N1 prodotti da costruttori di piccole serie e dal 1º luglio ***2031*** ai veicoli delle categorie M2, M3, N2 ed N3 prodotti da costruttori di piccole serie.	"Si applica a decorrere dal 1º luglio 2030 ai veicoli delle categorie M_1 ed N_1 prodotti da costruttori di piccole serie e dal 1º luglio ***2036*** ai veicoli delle categorie M_2, M_3, N_2 o N_3, O_3 e O_4 prodotti da costruttori di piccole serie."

Or. en

(32024R1257)

Emendamento 225
Zala Tomašič, Massimiliano Salini, Flavio Tosi

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 bis (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 21 – commi 3 e 5

Testo in vigore	*Emendamento*
	1 bis) L'articolo 21 è così modificato:
	a) il comma 3 è sostituito dal seguente:
Si applica a decorrere dal 29 maggio ***2028*** ai nuovi tipi di veicoli delle categorie M2, M3, N2***,*** N3, O3 e O4 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti destinati ai veicoli delle categorie M2, M3, N2***,*** N3, O3 ***o*** O4 omologati ai sensi del presente regolamento e a decorrere dal 29 maggio ***2029*** ai nuovi veicoli delle categorie M2, M3, N2***,*** N3, O3 e O4 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti per tali veicoli.	Si applica a decorrere dal 29 maggio ***2033*** ai nuovi tipi di veicoli delle categorie M2, M3, N2 ***o*** N3, O3 e O4 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti destinati ai veicoli delle categorie M2, M3, N2 ***o*** N3, O3 ***o*** O4 omologati ai sensi del presente regolamento e a decorrere dal 29 maggio 2034ai nuovi veicoli delle categorie M2, M3, N2 ***o*** N3, O3 e O4 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti per tali veicoli.
	b) il comma 5 è sostituito dal seguente:
Si applica a decorrere dal 1º luglio 2030 ai veicoli delle categorie M1 ed N1 prodotti da costruttori di piccole serie e dal 1º luglio ***2031*** ai veicoli delle categorie M2, M3, N2 ***ed*** N3 prodotti da costruttori di piccole serie.	Si applica a decorrere dal 1º luglio 2030 ai veicoli delle categorie M1 ed N1 prodotti da costruttori di piccole serie e dal 1º luglio ***2036*** ai veicoli delle categorie M2, M3, N2 ***o*** N3***, O3 e O4*** prodotti da costruttori di piccole serie.

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

L'emendamento prevede ulteriori tempi di attuazione per le prescrizioni Euro 7 per i veicoli pesanti, al fine di agevolare un percorso di transizione efficace per tale settore. I costruttori di veicoli pesanti stanno investendo contemporaneamente ingenti risorse per conformarsi alle nuove prescrizioni in materia di emissioni e per lo sviluppo e la diffusione di tecnologie a basse e a zero emissioni. Ulteriori tempi di attuazione sosterrebbero gli investimenti negli obiettivi di decarbonizzazione, garantendo nel contempo una preparazione sufficiente per l'attuazione delle misure e preservando la prevedibilità normativa.

Emendamento 226
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 sexies (nuovo)

Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 21 – commi 3 e 5

Testo in vigore	*Emendamento*
	1 bis) L'articolo 21 è così modificato:
	a) il comma 3 è sostituito dal seguente:
Si applica a decorrere dal 29 maggio ***2028*** ai nuovi tipi di veicoli delle categorie M_2, M_3, N_2***,*** N_3, O_3 e O_4 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti destinati ai veicoli delle categorie M_2, M_3, N_2***,*** N_3, O_3 ***o*** O_4 omologati ai sensi del presente regolamento e a decorrere dal 29 maggio ***2029*** ai nuovi veicoli delle categorie M_2, M_3, N_2***,*** N_3, O_3 e O_4 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti per tali veicoli.	"Si applica a decorrere dal 29 maggio ***2033*** ai nuovi tipi di veicoli delle categorie M_2, M_3, N_2 ***o*** N_3, O_3 e O_4 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti destinati ai veicoli delle categorie M_2, M_3, N_2 ***o*** N_3, O_3 ***e*** O_4 omologati ai sensi del presente regolamento e a decorrere dal 29 maggio ***2034*** ai nuovi veicoli delle categorie M_2, M_3, N_2 ***o*** N_3, O_3 e O_4 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti per tali veicoli."
	b) il comma 5 è sostituito dal seguente:
Si applica a decorrere dal 1° luglio 2030 ai veicoli delle categorie M_1 ed N_1 prodotti da costruttori di piccole serie e dal 1° luglio ***2031*** ai veicoli delle categorie M_2, M_3, N_2 ***ed*** N_3 prodotti da costruttori di piccole serie.	Si applica a decorrere dal 1° luglio 2030 ai veicoli delle categorie M_1 ed N_1 prodotti da costruttori di piccole serie e dal 1° luglio ***2036*** ai veicoli delle categorie M_2, M_3, N_2 ***o*** N_3***,*** ***O_3 e O_4*** prodotti da costruttori di piccole serie.

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

Gli ingenti investimenti necessari per lo sviluppo di Euro 7 devono essere bilanciati con le priorità più ampie che il settore dei veicoli pesanti dell'UE deve affrontare, compresa la transizione verso nuove tecnologie per i veicoli. Le politiche dell'UE esistenti forniscono già forti incentivi per la diffusione di veicoli pesanti a emissioni zero e sostengono i progressi verso il conseguimento di obiettivi normativi a lungo termine. Un congelamento quinquennale dell'attuazione di Euro 7, come previsto dal regolamento (UE) 2024/1257, consentirebbe di indirizzare gli investimenti in modo efficiente, sostenendo nel contempo il rispetto delle future prescrizioni dell'UE.

Emendamento 227
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 1 quater (nuovo) Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 21 – comma 3

Testo in vigore	*Emendamento*
	1 quater) all'articolo 21, il comma 3 è sostituito dal seguente:
Si applica a decorrere dal 29 ***maggio 2028*** ai nuovi tipi di veicoli delle categorie M2, M3, N2, N3, O3 e O4 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti destinati ai veicoli delle categorie M2, M3, N2, N3, O3 o O4 omologati ai sensi del presente regolamento e a decorrere dal 29 ***maggio 2029*** ai nuovi veicoli delle categorie M2, M3, N2,N3, O3 e O4 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti per tali veicoli.	***"***Si applica a decorrere dal 29 ***novembre 2029*** ai nuovi tipi di veicoli delle categorie M2, M3, N2, N3, O3 e O4 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti destinati ai veicoli delle categorie M2, M3, N2, N3, O3 o O4 omologati ai sensi del presente regolamento e a decorrere dal 29 ***novembre 2030*** ai nuovi veicoli delle categorie M2, M3, N2,N3, O3 e O4 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti per tali veicoli.***"***

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

Tali emendamenti mirano a introdurre una moratoria di cinque anni sull'applicazione degli Euro 7 per i veicoli pesanti. L'obiettivo è consentire ai costruttori di concentrare gli investimenti sulla decarbonizzazione del trasporto pesante di merci e passeggeri, in linea con gli obiettivi climatici e di CO2 dell'UE, garantendo nel contempo che la Commissione continui a preparare i necessari atti di esecuzione per garantire all'industria certezza giuridica e tempi di consegna adeguati.

Emendamento 228
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 1 quinquies (nuovo) Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 21 – comma 3

Testo in vigore	*Emendamento*
	1 quinquies) all'articolo 21, il comma 3 è sostituito dal seguente:
Si applica a decorrere dal 29 maggio ***2028***	Si applica a decorrere dal 29 maggio ***2030***

ai nuovi tipi di veicoli delle categorie M2, M3, N2**,** N3, O3 e O4 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti destinati ai veicoli delle categorie M2, M3, N2**,** N3, O3 o O4 omologati ai sensi del presente regolamento e a decorrere dal 29 maggio ***2029*** ai nuovi veicoli delle categorie M2, M3, N2**,** N3, O3 e O4 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti per tali veicoli.	ai nuovi tipi di veicoli delle categorie M2, M3, N2 ***o*** N3, O3 e O4 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti destinati ai veicoli delle categorie M2, M3, N2 ***o*** N3, O3 o O4 omologati ai sensi del presente regolamento e a decorrere dal 29 maggio ***2031*** ai nuovi veicoli delle categorie M2, M3, N2 ***o*** N3, O3 e O4 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti per tali veicoli.

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

Rinvio di due anni per l'applicazione delle prescrizioni Euro 7 per i veicoli pesanti.

Emendamento 229
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 1 quater (nuovo) Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 20 – paragrafo 1 – comma 2

Testo in vigore	*Emendamento*
	1 quater) all'articolo 20, paragrafo 1, il comma 2 è sostituito dal seguente:
Il regolamento (CE) n. 595/2009 è abrogato a decorrere dal 1º luglio ***2031***.	Il regolamento (CE) n. 595/2009 è abrogato a decorrere dal 1º luglio ***2033***.

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

Rinvio di due anni per l'applicazione delle prescrizioni Euro 7 per i veicoli pesanti.

Emendamento 230
Jana Nagyová

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 1 quater (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 20

Testo in vigore	*Emendamento*
	1 quater) l'articolo 20 è sostituito dal seguente:
1. Il regolamento (CE) n. 715/2007 è abrogato a decorrere dal 1° luglio 2030.	"1. Il regolamento (CE) n. 715/2007 è abrogato a decorrere dal 1º luglio 2030.
Il regolamento (CE) n. 595/2009 è abrogato a decorrere dal 1º luglio ***2031***.	Il regolamento (CE) n. 595/2009 è abrogato a decorrere dal 1º luglio ***2036***.
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.	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.
2. Il regolamento (UE) 2017/1151 è abrogato a decorrere dal 1° luglio 2030.	2. Il regolamento (UE) 2017/1151 è abrogato a decorrere dal 1° luglio 2030.
I regolamenti (UE) n. 582/2011 e (UE) 2017/2400, nonché il regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362 sono abrogati a decorrere dal 1º luglio ***2031***.	I regolamenti (UE) n. 582/2011 e (UE) 2017/2400, nonché il regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362 sono abrogati a decorrere dal 1º luglio ***2036***."

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

Coerenza normativa con l'emendamento di cui sopra.

Emendamento 231
Antonín Staněk, Ondřej Knotek, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Jana Nagyová, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Klara Dostalova

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 1 quater (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 20 – paragrafi 1 e 2

Testo in vigore	*Emendamento*
	1 quater) all'articolo 20, i paragrafi 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:
1. Il regolamento (CE) n. 715/2007 è abrogato a decorrere dal 1º luglio 2030.	"1. Il regolamento (CE) n. 715/2007 è abrogato a decorrere dal 1º luglio 2030.
Il regolamento (CE) n. 595/2009 è abrogato a decorrere dal 1º luglio ***2031***.	Il regolamento (CE) n. 595/2009 è abrogato a decorrere dal 1º luglio ***2036***.
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.	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.
2. Il regolamento (UE) 2017/1151 è abrogato a decorrere dal 1o luglio 2030.	2. Il regolamento (UE) 2017/1151 è abrogato a decorrere dal 1o luglio 2030.
I regolamenti (UE) n. 582/2011 e (UE) 2017/2400, nonché il regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362 sono abrogati a decorrere dal 1º luglio ***2031***.	I regolamenti (UE) n. 582/2011 e (UE) 2017/2400, nonché il regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362 sono abrogati a decorrere dal 1º luglio ***2036***."

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

Coerenza normativa con la moratoria quinquennale Euro 7.

Emendamento 232
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 1 sexies (nuovo) Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 21 – comma 5

Testo in vigore	*Emendamento*
	1 sexies) all'articolo 21, il comma 5 è sostituito dal seguente:
Si applica a decorrere dal 1º luglio 2030 ai veicoli delle categorie M1 ed N1 prodotti da costruttori di piccole serie e dal 1º luglio	Si applica a decorrere dal 1º luglio 2030 ai veicoli delle categorie M1 ed N1 prodotti da costruttori di piccole serie e dal 1º luglio

2031 ai veicoli delle categorie M2, M3, N2 ed N3 prodotti da costruttori di piccole serie.	***2033*** ai veicoli delle categorie M2, M3, N2 ed O4 prodotti da costruttori di piccole serie.

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

Rinvio di due anni per l'applicazione delle prescrizioni Euro 7 per i veicoli pesanti.

Emendamento 233
Kateřina Konečná

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 1 septies (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 21

Testo in vigore	*Emendamento*
	1 septies) l'articolo 21 è sostituito dal seguente:
Articolo 21	***"Articolo 21***
Entrata in vigore e applicazione	***Entrata in vigore e applicazione***
Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.	Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.
Si applica a decorrere dal 29 novembre 2026 ai nuovi tipi di veicoli delle categorie M1 ed N1 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti destinati ai veicoli delle categorie M1 o N1 omologati ai sensi del presente regolamento, e a decorrere dal 29 novembre 2027 ai veicoli nuovi delle categorie M1 o N1 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti per tali veicoli.	Si applica a decorrere dal 29 novembre 2026 ai nuovi tipi di veicoli delle categorie M_1 ed N_1 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti destinati ai veicoli delle categorie M_1 o N_1 omologati ai sensi del presente regolamento, e a decorrere dal 29 novembre 2027 ai veicoli nuovi delle categorie M_1 o N_1 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti per tali veicoli.
Si applica a decorrere dal 29 maggio ***2028*** ai nuovi tipi di veicoli delle categorie M2, M3, N2, N3, O3 e O4 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti destinati ai veicoli delle categorie M2, M3,	Si applica a decorrere dal 29 maggio ***2033*** ai nuovi tipi di veicoli delle categorie M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 e O_4 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti destinati ai veicoli delle categorie M_2, M_3,

N2, N3, O3 o O4 omologati ai sensi del presente regolamento e a decorrere dal 29 maggio ***2029*** ai nuovi veicoli delle categorie M2, M3, N2, N3, O3 e O4 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti per tali veicoli.	N_2, N_3, O_3 o O_4 omologati ai sensi del presente regolamento e a decorrere dal 29 maggio ***2034*** ai nuovi veicoli delle categorie M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 e O_4 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti per tali veicoli.
Si applica a decorrere dal 1º luglio 2028 ai nuovi tipi di pneumatici di classe C1, a decorrere dal 1º aprile 2030 ai nuovi tipi di pneumatici di classe C2 e a decorrere dal 1º aprile 2032 ai nuovi tipi di pneumatici di classe C3.	Si applica a decorrere dal 1º luglio 2028 ai nuovi tipi di pneumatici di classe C_1, a decorrere dal 1º aprile 2030 ai nuovi tipi di pneumatici di classe C_2 e a decorrere dal 1º aprile 2032 ai nuovi tipi di pneumatici di classe C_3.
	I limiti di emissione dei freni si applicano a decorrere dal 29 maggio 2034 per l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di veicoli delle categorie M_2, M_3, N_2 ed N_3 e a decorrere dal 1° luglio 2036 per l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di veicoli delle categorie M_2, M_3, N_2 ed N_3 prodotti da costruttori di piccole serie.
Si applica a decorrere dal 1º luglio 2030 ai veicoli delle categorie M1 ed N1 prodotti da costruttori di piccole serie e dal 1º luglio 2031 ai veicoli delle categorie M2, M3, N2 ed N3 prodotti da costruttori di piccole serie.	Si applica a decorrere dal 1º luglio 2030 ai veicoli delle categorie M_1 ed N_1 prodotti da costruttori di piccole serie e dal 1º luglio 2031 ai veicoli delle categorie M_2, M_3, N_2 ed N_3 prodotti da costruttori di piccole serie.
Tuttavia l'articolo 11, paragrafo 3, si applica a decorrere dal 28 maggio 2024.	Tuttavia l'articolo 11, paragrafo 3, si applica a decorrere dal 28 maggio 2024."

Or. en

(32024R1257)

Emendamento 234
Jana Nagyová

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 1 septies (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 21

Testo in vigore	*Emendamento*
	1 septies) l'articolo 21 è sostituito dal seguente:

Articolo 21	"Articolo 21
Entrata in vigore e applicazione	Entrata in vigore e applicazione
Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.	Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.
Si applica a decorrere dal 29 novembre 2026 ai nuovi tipi di veicoli delle categorie M1 ed N1 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti destinati ai veicoli delle categorie M1 o N1 omologati ai sensi del presente regolamento, e a decorrere dal 29 novembre 2027 ai veicoli nuovi delle categorie M1 o N1 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti per tali veicoli.	Si applica a decorrere dal 29 novembre 2026 ai nuovi tipi di veicoli delle categorie M1 ed N1 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti destinati ai veicoli delle categorie M1 o N1 omologati ai sensi del presente regolamento, e a decorrere dal 29 novembre 2027 ai veicoli nuovi delle categorie M1 o N1 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti per tali veicoli.
Si applica a decorrere dal 29 maggio ***2028*** ai nuovi tipi di veicoli delle categorie M2, M3, N2, N3, O3 e O4 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti destinati ai veicoli delle categorie M2, M3, N2, N3, O3 o O4 omologati ai sensi del presente regolamento e a decorrere dal 29 maggio ***2029*** ai nuovi veicoli delle categorie M2, M3, N2, N3, O3 e O4 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti per tali veicoli.	Si applica a decorrere dal 29 maggio ***2033*** ai nuovi tipi di veicoli delle categorie M2, M3, N2, N3, O3 e O4 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti destinati ai veicoli delle categorie M2, M3, N2, N3, O3 o O4 omologati ai sensi del presente regolamento e a decorrere dal 29 maggio ***2034*** ai nuovi veicoli delle categorie M2, M3, N2, N3, O3 e O4 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti per tali veicoli.
Si applica a decorrere dal 1º luglio 2028 ai nuovi tipi di pneumatici di classe C1, a decorrere dal 1º aprile 2030 ai nuovi tipi di pneumatici di classe C2 e a decorrere dal 1º aprile 2032 ai nuovi tipi di pneumatici di classe C3.	Si applica a decorrere dal 1º luglio 2028 ai nuovi tipi di pneumatici di classe C1, a decorrere dal 1º aprile 2030 ai nuovi tipi di pneumatici di classe C2 e a decorrere dal 1º aprile 2032 ai nuovi tipi di pneumatici di classe C3.
	I limiti di emissione dei freni si applicano a decorrere dal 29 maggio 2034 per l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di veicoli delle categorie M2, M3, N2 e N3 e a decorrere dal 1° luglio 2036 per l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di veicoli delle categorie M2, M3, N2 e N3 prodotti da costruttori di piccole serie.
Si applica a decorrere dal 1º luglio 2030 ai veicoli delle categorie M1 ed N1 prodotti da costruttori di piccole serie e dal 1º luglio 2031 ai veicoli delle categorie M2, M3, N2	Si applica a decorrere dal 1º luglio 2030 ai veicoli delle categorie M1 ed N1 prodotti da costruttori di piccole serie e dal 1º luglio 2031 ai veicoli delle categorie M2, M3, N2

ed N3 prodotti da costruttori di piccole serie.	ed N3 prodotti da costruttori di piccole serie.
Tuttavia l'articolo 11, paragrafo 3, si applica a decorrere dal 28 maggio 2024.	Tuttavia l'articolo 11, paragrafo 3, si applica a decorrere dal 28 maggio 2024. "

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

Per i limiti di emissione dei freni cfr. la motivazione dell'emendamento al regolamento (UE) 2024/1257, allegato I, tabelle 6, 7 e 8 di seguito.

Emendamento 235
Antonín Staněk, Ondřej Knotek, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Jana Nagyová, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Klara Dostalova

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 1 septies (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 21

Testo in vigore	*Emendamento*
	1 septies) l'articolo 21 è sostituito dal seguente:
Articolo 21	"Articolo 21
Entrata in vigore	Entrata in vigore
Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.	Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.
Si applica a decorrere dal 29 novembre 2026 ai nuovi tipi di veicoli delle categorie M1 ed N1 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti destinati ai veicoli delle categorie M1 o N1 omologati ai sensi del presente regolamento, e a decorrere dal 29 novembre 2027 ai veicoli nuovi delle categorie M1 o N1 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti per tali veicoli.	Si applica a decorrere dal 29 novembre 2026 ai nuovi tipi di veicoli delle categorie M1 ed N1 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti destinati ai veicoli delle categorie M1 o N1 omologati ai sensi del presente regolamento, e a decorrere dal 29 novembre 2027 ai veicoli nuovi delle categorie M1 o N1 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti per tali veicoli.
Si applica a decorrere dal 29 maggio ***2028*** ai nuovi tipi di veicoli delle categorie M2,	Si applica a decorrere dal 29 maggio ***2033*** ai nuovi tipi di veicoli delle categorie M2,

M3, N2, N3, O3 e O4 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti destinati ai veicoli delle categorie M2, M3, N2, N3, O3 o O4 omologati ai sensi del presente regolamento e a decorrere dal 29 maggio ***2029*** ai nuovi veicoli delle categorie M2, M3, N2, N3, O3 e O4 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti per tali veicoli.	M3, N2, N3, O3 e O4 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti destinati ai veicoli delle categorie M2, M3, N2, N3, O3 o O4 omologati ai sensi del presente regolamento e a decorrere dal 29 maggio ***2034*** ai nuovi veicoli delle categorie M2, M3, N2, N3, O3 e O4 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti per tali veicoli.
Si applica a decorrere dal 1º luglio 2028 ai nuovi tipi di pneumatici di classe C1, a decorrere dal 1º aprile 2030 ai nuovi tipi di pneumatici di classe C2 e a decorrere dal 1º aprile 2032 ai nuovi tipi di pneumatici di classe C3.	Si applica a decorrere dal 1º luglio 2028 ai nuovi tipi di pneumatici di classe C1, a decorrere dal 1º aprile 2030 ai nuovi tipi di pneumatici di classe C2 e a decorrere dal 1º aprile 2032 ai nuovi tipi di pneumatici di classe C3.
	I limiti di emissione dei freni si applicano a decorrere dal 29 maggio 2034 per l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di veicoli delle categorie M2, M3, N2 e N3 e a decorrere dal 1° luglio 2036 per l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di veicoli delle categorie M2, M3, N2 e N3 prodotti da costruttori di piccole serie.
Si applica a decorrere dal 1º luglio 2030 ai veicoli delle categorie M1 ed N1 prodotti da costruttori di piccole serie e dal 1º luglio 2031 ai veicoli delle categorie M2, M3, N2 ed N3 prodotti da costruttori di piccole serie.	Si applica a decorrere dal 1º luglio 2030 ai veicoli delle categorie M1 ed N1 prodotti da costruttori di piccole serie e dal 1º luglio 2031 ai veicoli delle categorie M2, M3, N2 ed N3 prodotti da costruttori di piccole serie.
Tuttavia l'articolo 11, paragrafo 3, si applica a decorrere dal 28 maggio 2024.	Tuttavia l'articolo 11, paragrafo 3, si applica a decorrere dal 28 maggio 2024. "

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

Coerenza normativa con la moratoria quinquennale Euro 7. Per i limiti di emissione dei freni, cfr. motivazione dell'emendamento di cui all'allegato I, tabelle 6, 7 e 8.

Emendamento 236
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 1 quater (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 21

Testo in vigore	*Emendamento*
	1 quater) l'articolo 21 è sostituito dal seguente:
Articolo 21	Articolo 21
Entrata in vigore e applicazione	Entrata in vigore e applicazione
Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.	Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.
Si applica a decorrere dal 29 novembre 2026 ai nuovi tipi di veicoli delle categorie M1 ed N1 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti destinati ai veicoli delle categorie M1 o N1 omologati ai sensi del presente regolamento, e a decorrere dal 29 novembre 2027 ai veicoli nuovi delle categorie M1 o N1 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti per tali veicoli.	Si applica a decorrere dal 29 novembre 2026 ai nuovi tipi di veicoli delle categorie M1 ed N1 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti destinati ai veicoli delle categorie M1 o N1 omologati ai sensi del presente regolamento, e a decorrere dal 29 novembre 2027 ai veicoli nuovi delle categorie M1 o N1 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti per tali veicoli.
Si applica a decorrere dal 29 maggio 2028 ai nuovi tipi di veicoli delle categorie M2, M3, N2, N3, O3 e O4 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti destinati ai veicoli delle categorie M2, M3, N2, N3, O3 o O4 omologati ai sensi del presente regolamento e a decorrere dal 29 maggio ***2029*** ai nuovi veicoli delle categorie M2, M3, N2,N3, O3 e O4 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti per tali veicoli.	Si applica a decorrere dal 29 maggio 2033 ai nuovi tipi di veicoli delle categorie M2, M3, N2, N3, O3 e O4 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti destinati ai veicoli delle categorie M2, M3, N2, N3, O3 o O4 omologati ai sensi del presente regolamento e a decorrere dal 29 maggio ***2034*** ai nuovi veicoli delle categorie M2, M3, N2,N3, O3 e O4 e ai componenti, ai sistemi e alle entità tecniche indipendenti per tali veicoli.
Si applica a decorrere dal 1º luglio 2028 ai nuovi tipi di pneumatici di classe C1, a decorrere dal 1º aprile 2030 ai nuovi tipi di pneumatici di classe C2 e a decorrere dal 1º aprile 2032 ai nuovi tipi di pneumatici di classe C3.	Si applica a decorrere dal 1º luglio 2028 ai nuovi tipi di pneumatici di classe C1, a decorrere dal 1º aprile 2030 ai nuovi tipi di pneumatici di classe C2 e a decorrere dal 1º aprile 2032 ai nuovi tipi di pneumatici di classe C3.
	I limiti di emissione dei freni si applicano a decorrere dal 29 maggio 2034 per l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di veicoli delle categorie M2,

	M3, N2 e N3 e a decorrere dal 1° luglio 2036 per l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di veicoli delle categorie M2, M3, N2 e N3 prodotti da costruttori di piccole serie.
Si applica a decorrere dal 1º luglio 2030 ai veicoli delle categorie M1 ed N1 prodotti da costruttori di piccole serie e dal 1º luglio 2031 ai veicoli delle categorie M2, M3, N2 ed N3 prodotti da costruttori di piccole serie.	Si applica a decorrere dal 1º luglio 2030 ai veicoli delle categorie M1 ed N1 prodotti da costruttori di piccole serie e dal 1º luglio 2031 ai veicoli delle categorie M2, M3, N2 ed N3 prodotti da costruttori di piccole serie***. Tuttavia l'articolo 11, paragrafo 3, si applica a decorrere dal 28 maggio 2024***."

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

Tali emendamenti fanno riferimento ai limiti di emissione dei freni per i veicoli pesanti e i veicoli leggeri. Poiché un obiettivo di riduzione delle emissioni di CO2 del 90% consente ai veicoli a combustione interna e ibridi di rimanere disponibili dopo il 2035, i limiti di emissione di particolato dai freni proposti devono essere revisionati per adattarsi a varie tecnologie di propulsione piuttosto che ai soli veicoli elettrici plug-in. Inoltre, i limiti futuri per i veicoli pesanti devono bilanciare l'impatto della guida urbana e suburbana con il rapido aumento dei parchi veicoli elettrificati sulla base dei costi-benefici, in linea con il riesame del regolamento (UE) 2024/1257.

Emendamento 237
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 1 quater (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 21 – comma 4 bis (nuovo)

Testo in vigore	*Emendamento*
	1 quater) all'articolo 21 è inserito il paragrafo 4 bis seguente:
	"***I limiti di emissione dei freni si applicano a decorrere dal 29 maggio 2034 per l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di veicoli delle categorie***

M_2, M_3, N_2 e N_3 e a decorrere dal 1° luglio 2036 per l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio di veicoli delle categorie M_2, M_3, N_2 e N_3 prodotti da costruttori di piccole serie."

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

The development of the new HDV brake cycle under the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) Global Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (GRPE) Particle Measurement Programme (PMP) is delayed, making implementation by 2030 unrealistic given the safety-critical nature of heavy-duty brake systems and the need for sufficient testing experience. This amendment therefore shifts the focus to a review by end-2029 to establish justified limits applicable from 2034/2035, based on technical feasibility, cost-benefit analysis and the growing use of electrified HDVs in urban operations.

Emendamento 238
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 1 septies (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 20 – paragrafo 2 – comma 1

Testo in vigore	*Emendamento*
	1 septies) all'articolo 20, paragrafo 2, il comma 1 è sostituito dal seguente:
I regolamenti (UE) n. 582/2011 e (UE) 2017/2400, nonché il regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362 sono abrogati a decorrere dal 1º luglio ***2031***.	I regolamenti (UE) n. 582/2011 e (UE) 2017/2400, nonché il regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362 sono abrogati a decorrere dal 1º luglio ***2033***.

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

Rinvio di due anni per l'applicazione delle prescrizioni Euro 7 per i veicoli pesanti.

Emendamento 239
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 2 quinquies (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 20 – paragrafo 1 – comma 2

Testo in vigore	*Emendamento*
	2 quinquies) all'articolo 20, paragrafo 1, il comma 2 è sostituito dal seguente:
Il regolamento (CE) n. 595/2009 è abrogato a decorrere dal 1º luglio ***2031***.	"Il regolamento (CE) n. 595/2009 è abrogato a decorrere dal 1º luglio ***2036***."

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

Allineamento con gli emendamenti presentati nell'ambito del regolamento (UE) 2024/1257, articolo 10.

Emendamento 240
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 2 sexies (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 20 – paragrafo 2 – comma 1

Testo in vigore	*Emendamento*
	2 sexies) all'articolo 20, paragrafo 2, il comma 1 è sostituito dal seguente:
I regolamenti (UE) n. 582/2011 e (UE) 2017/2400, nonché il regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362 sono abrogati a decorrere dal 1º luglio ***2031***.	"I regolamenti (UE) n. 582/2011 e (UE) 2017/2400, nonché il regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362 sono abrogati a decorrere dal 1º luglio ***2036***."

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

Allineamento con gli emendamenti presentati nell'ambito del regolamento (UE) 2024/1257, articolo 10.

Emendamento 241
Zala Tomašič, Massimiliano Salini, Flavio Tosi

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 bis (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 20 – paragrafi 1 e 2

Testo in vigore	*Emendamento*
	L'articolo 20 è così modificato:
	a) al paragrafo 1, il secondo comma è sostituito dal seguente:
1. Il regolamento (CE) n. 595/2009 è abrogato a decorrere dal 1º luglio ***2031***.	1. Il regolamento (CE) n. 595/2009 è abrogato a decorrere dal 1º luglio ***2036***.
	b) al paragrafo 2, il secondo comma è sostituito dal seguente:
2. I regolamenti (UE) n. 582/2011 e (UE) 2017/2400, nonché il regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362 sono abrogati a decorrere dal 1º luglio ***2031***.	2. "I regolamenti (UE) n. 582/2011 e (UE) 2017/2400, nonché il regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362 sono abrogati a decorrere dal 1º luglio ***2036***."

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

L'emendamento prevede ulteriori tempi di attuazione per le prescrizioni Euro 7 per i veicoli pesanti, al fine di agevolare un percorso di transizione efficace per tale settore. I costruttori di veicoli pesanti stanno investendo contemporaneamente ingenti risorse per conformarsi alle nuove prescrizioni in materia di emissioni e per lo sviluppo e la diffusione di tecnologie a basse e a zero emissioni. Ulteriori tempi di attuazione sosterrebbero gli investimenti negli obiettivi di decarbonizzazione, garantendo nel contempo una preparazione sufficiente per l'attuazione delle misure e preservando la prevedibilità normativa.

Emendamento 242
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 2 bis (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Allegato I

Testo della Commissione	*Emendamento*
	2 bis) le tabelle 6, 7 e 8 di cui all'allegato I sono modificate conformemente all'allegato I del presente regolamento.

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

Tali emendamenti fanno riferimento ai limiti di emissione dei freni per i veicoli pesanti e i veicoli leggeri. Poiché un obiettivo di riduzione delle emissioni di CO2 del 90% consente ai veicoli a combustione interna e ibridi di rimanere disponibili dopo il 2035, i limiti di emissione di particolato dai freni proposti devono essere revisionati per adattarsi a varie tecnologie di propulsione piuttosto che ai soli veicoli elettrici plug-in. Inoltre, i limiti futuri per i veicoli pesanti devono bilanciare l'impatto della guida urbana e suburbana con il rapido aumento dei parchi veicoli elettrificati sulla base dei costi-benefici, in linea con il riesame del regolamento (UE) 2024/1257.

Emendamento 243
Valérie Devaux, Nikola Minchev, Benoit Cassart, Jan-Christoph Oetjen

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 2 bis (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Allegato I

Testo della Commissione	*Emendamento*
	2 bis) l'allegato I è modificato conformemente all'allegato I del presente regolamento.

Or. en

(32024R1257)

Emendamento 244
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-

Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 2
Regolamento (UE) 2024/1257
Allegato V

Testo della Commissione	*Emendamento*
2) ***l'allegato*** V ***è modificato*** conformemente all'allegato I del presente regolamento.	2) ***gli allegati II, tabella 1, e*** V ***sono modificati*** conformemente all'allegato I del presente regolamento.

Or. en

Motivazione

Allineamento con gli emendamenti presentati nell'ambito del regolamento (UE) 2024/1257, articolo 10.

Emendamento 245
Antonín Staněk, Ondřej Knotek, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Jana Nagyová, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Klara Dostalova

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 2
Regolamento (UE) 2024/1257
Allegato V

Testo della Commissione	*Emendamento*
2) ***l'allegato*** V ***è modificato*** conformemente all'allegato I del presente regolamento.	2) ***gli allegati II, tabella 1, e*** V ***sono modificati*** conformemente all'allegato I del presente regolamento.

Or. en

Motivazione

Coerenza normativa a seguito della modifica dell'allegato III, tabella 1 (cfr. emendamento sul congelamento del fattore di utilizzo).

Emendamento 246
Jana Nagyová

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 2
Regolamento (UE) 2024/1257
Allegato V

Testo della Commissione	*Emendamento*
2) ***l'allegato*** V ***è modificato*** conformemente all'allegato I del presente regolamento.	2) ***gli allegati II, tabella 1, e*** V ***sono modificati*** conformemente all'allegato I del presente regolamento.

Or. en

Motivazione

Coerenza normativa con l'emendamento di cui sopra.

Emendamento 247
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 2
Regolamento (UE) 2024/1257
Allegato V

Testo della Commissione	*Emendamento*
2) ***l'allegato*** V ***è modificato*** conformemente all'allegato I del presente regolamento.	2) ***gli allegati I e*** V ***sono modificati*** conformemente all'allegato I del presente regolamento;

Or. en

Emendamento 248
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto 2
Regolamento (UE) 2024/1257
Allegato V

Testo della Commissione	*Emendamento*
2) ***l'allegato*** V ***è modificato*** conformemente all'allegato I del presente regolamento.	2) ***gli allegati I e*** V ***sono modificati*** conformemente all'allegato I del presente regolamento;

Or. en

Emendamento 249
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Proposta di regolamento
Articolo 4 bis (nuovo)
Regolamento (CE) n. 1071/2009
Articolo 1 – paragrafo 4 – lettera a

Testo in vigore	*Emendamento*
	Articolo 4 bis
	Modifiche del regolamento (CE) n. 1071/2009
	All'articolo 1, paragrafo 4, la lettera a) è modificata come segue:
a) alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate ***e che effettuano esclusivamente trasporti nazionali nel loro Stato membro di stabilimento***;	"a) alle imprese che esercitano la professione di trasportatore di merci su strada esclusivamente con veicoli a motore singoli o con insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate ***e con veicoli a zero emissioni aventi una massa massima autorizzata superiore a 3,5 tonnellate ma non superiore a 4,25 tonnellate. Tuttavia, gli Stati membri possono diminuire tale soglia per la totalità o per una parte delle categorie di operazioni di trasporto su strada***;"

Or. en

(02009R1071-20220221)

Motivazione

Esenzione per i furgoni a zero emissioni di peso compreso tra 3,5 e 4,25 tonnellate dalle prescrizioni delle licenze comunitarie per il trasporto di merci su strada.

Emendamento 250
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Proposta di regolamento
Articolo 4 bis (nuovo)
Regolamento (UE) 2017/1151
Allegato XXI

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Articolo 4 bis
	Il regolamento (UE) 2017/1151 è così modificato:
	l'allegato XXI è modificato conformemente all'allegato III del presente regolamento.

Or. en

(32017R1151)

Emendamento 251
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Proposta di regolamento
Articolo 4 bis (nuovo)
Regolamento (UE) 2017/1151
Allegato XXI - Appendice 5

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Articolo 4 bis
	Il regolamento (UE) 2017/1151 è così modificato:
	l'allegato XXI, appendice 5, è modificato conformemente all'allegato I bis (nuovo) del presente regolamento.

Or. en

(32017R1151)

Motivazione

Allineamento con l'emendamento all'allegato XXI, appendice 5, del regolamento (UE) 2017/1151.

Emendamento 252
Jana Nagyová

Proposta di regolamento
Articolo 4 bis (nuovo)
Regolamento (UE) 2017/1151
Allegato XXI - Appendice 5

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Articolo 4 bis
	Il regolamento (UE) 2017/1151 è così modificato:
	l'allegato XXI, appendice 5, è modificato conformemente all'allegato I del presente regolamento.

Or. en

(32017R1151)

Motivazione

Coerenza normativa con l'emendamento di cui sopra.

Emendamento 253
Antonín Staněk, Ondřej Knotek, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Jana Nagyová, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Klara Dostalova, Viktória Ferenc

Proposta di regolamento
Articolo 4 bis (nuovo)
Regolamento (UE) 2017/1151
Allegato XXI - Appendice 5

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Articolo 4 bis
	Il regolamento (UE) 2017/1151 è così

modificato:

l'allegato XXI, appendice 5, è modificato conformemente all'allegato I del presente regolamento.

Or. en

(32017R1151)

Motivazione

Coerenza normativa con l'emendamento relativo al parametro dnec per il calcolo del fattore di utilizzo.

Emendamento 254
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Proposta di regolamento
Articolo 4 ter (nuovo)
Direttiva (UE) 2019/1161
Articolo 5 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo in vigore	*Emendamento*
	Articolo 4 ter
	All'articolo 5 è aggiunto il paragrafo 2 bis seguente:
	2 bis. Ai fini del calcolo degli obiettivi minimi di appalto, i veicoli della categoria N1 comprendono i veicoli a zero emissioni aventi una massa massima autorizzata superiore a 3,5 tonnellate ma non superiore a 4,25 tonnellate.

Or. en*(32019L1161)*

Motivazione

Modifica della direttiva sui veicoli puliti al fine di includere i veicoli elettrici della categoria N2 (massa massima autorizzata pari o inferiore a 4,25 tonnellate, guidabili con patente di categoria B) negli obiettivi di appalto per i veicoli leggeri puliti in caso di sostituzione di veicoli della categoria N1 equivalenti.

Emendamento 255
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Norbert Lins, Oliver Schenk, Angelika Niebler, Christian Doleschal

Proposta di regolamento
Articolo 4 bis (nuovo)
Direttiva (UE) 2025/2205
Articolo 29 – paragrafo 2

Testo in vigore	*Emendamento*
	Articolo 4 bis
	Modifica della direttiva (UE) 2025/2205
	All'articolo 29 della direttiva (UE) 2025/2205, il paragrafo 2 è così modificato:
2. Entro il 26 novembre 2027, gli Stati membri adottano e pubblicano le disposizioni necessarie per conformarsi all'articolo 9, paragrafo 2, lettere j) e k). Essi ne informano immediatamente la Commissione.	"2. ***Entro il 31 dicembre 2026***, gli Stati membri adottano e pubblicano le disposizioni necessarie per conformarsi all'articolo 9, paragrafo 2, lettere j) e k). Essi ne informano immediatamente la Commissione.
Essi applicano tali disposizioni a decorrere dal ***26 novembre 2027***.	Essi applicano tali disposizioni a decorrere dal ***31 dicembre 2026***."

Or. en

(32025L2205)

Motivazione

L'obiettivo è abbreviare i tempi di recepimento per consentire agli Stati membri di applicare le nuove norme sulla patente di guida per i veicoli alimentati con combustibili alternativi aventi un peso fino a 4,25 tonnellate. L'emendamento anticipa il termine al 31 dicembre 2026 anziché al novembre 2027.

Emendamento 256
Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Maria Guzenina, Katri Kulmuni, Pekka Toveri, Sebastian Tynkkynen

Proposta di regolamento
Articolo 4 bis (nuovo)
Direttiva (UE) 2025/2205
Articolo 29 – paragrafo 2

Testo in vigore	*Emendamento*
	Articolo 4 bis
	Modifica della direttiva (UE) 2025/2205
	All'articolo 29 della direttiva (UE) 2025/2205, il paragrafo 2 è così modificato:
2. Entro il 26 novembre 2027, gli Stati membri adottano e pubblicano le disposizioni necessarie per conformarsi all'articolo 9, paragrafo 2, lettere j) e k). Essi ne informano immediatamente la Commissione.	***"***2. Entro il 26 novembre 2027, gli Stati membri adottano e pubblicano le disposizioni necessarie per conformarsi all'articolo 9, paragrafo 2, lettere j) e k).
Essi applicano tali disposizioni ***a decorrere dal*** 26 novembre 2027.	Essi ne informano immediatamente la Commissione. Essi applicano tali disposizioni ***entro il*** 26 novembre 2027.***"***

Or. en

(32025L2205)

Motivazione

Al fine di accelerare la diffusione di veicoli alimentati con combustibili alternativi ed evitare ulteriori inutili ritardi derivanti dalle date di applicazione, gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati ad applicare, dal momento in cui adottano e pubblicano le misure nazionali necessarie, la flessibilità di cui all'articolo 9, paragrafo 2, lettere j) e k), che consente ai titolari di patenti di categoria B di guidare tali veicoli con un peso massimo ammissibile fino a 4,25 tonnellate.

Emendamento 257
Jan-Christoph Oetjen, Benoit Cassart, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Proposta di regolamento
Articolo 4 ter (nuovo)
Direttiva (UE) 2025/2205
Articolo 29 – paragrafo 2

Testo in vigore	*Emendamento*
	Articolo 4 ter
	All'articolo 29, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:
Entro il 26 novembre 2027, gli Stati	"***Entro il 31 dicembre 2026***, gli Stati

membri adottano e pubblicano le disposizioni necessarie per conformarsi all'articolo 9, paragrafo 2, lettere j) e k). Essi ne informano immediatamente la Commissione. Essi applicano tali disposizioni ***a decorrere dal 26 novembre 2027***.	membri adottano e pubblicano le disposizioni necessarie per conformarsi all'articolo 9, paragrafo 2, lettere j) e k). Essi ne informano immediatamente la Commissione. Essi applicano tali disposizioni ***entro il 31 dicembre 2026***."

Or. en

(32025L2205)

Motivazione

Al fine di accelerare la diffusione di veicoli alimentati con combustibili alternativi ed evitare ulteriori inutili ritardi derivanti dalle date di applicazione, gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a consentire ai titolari di una patente di guida di categoria B di guidare veicoli con un peso massimo autorizzato fino a 4,25 tonnellate.

Emendamento 258
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Proposta di regolamento
Articolo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Articolo 5 bis
	Un quadro di riferimento per l'origine UE neutro dal punto di vista della tecnologia di propulsione
	1. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una proposta di atto legislativo autonomo che stabilisce i criteri per determinare se un veicolo a motore può essere considerato di origine UE ai fini delle misure normative e dei sistemi di incentivi previsti dal diritto dell'Unione. Tale proposta si basa su una metodologia "dal pozzo alla ruota" che tiene conto della piena intensità di carbonio del vettore energetico utilizzato durante la vita operativa del veicolo e si applica in modo tecnologicamente neutro

a tutte le categorie di veicoli e a tutti i tipi di propulsione, compresi i veicoli alimentati con combustibili rinnovabili di origine non biologica e con biocarburanti ai sensi della direttiva (UE) 2018/2001. I criteri sono stabiliti dai colegislatori secondo la procedura legislativa ordinaria.

2. La proposta di cui al paragrafo 1 garantisce che il perimetro geografico dell'origine UE e il contenuto equivalente all'origine UE, nonché le soglie applicabili, siano determinati dal Parlamento europeo e dal Consiglio e siano coerenti con gli obblighi dell'Unione nell'ambito dell'Organizzazione mondiale del commercio e con gli articoli 34 e 110 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Or. en

Motivazione

Gli Stati membri impegnano ingenti fondi pubblici a favore degli incentivi per i veicoli, ma non esiste un quadro di riferimento per l'origine UE per i gruppi propulsori non elettrici. L'emendamento impone alla Commissione di proporre un atto legislativo autonomo che offra agli Stati membri uno strumento utilizzabile e tecnologicamente neutro per orientare il sostegno verso la base di approvvigionamento europea, valutato sulla base di una metodologia "dal pozzo alla ruota". Il perimetro e le soglie sono decisi dai colegislatori, non da un atto delegato. La verifica integrata in relazione all'OMC e al trattato prevista dal paragrafo 2 garantisce la legittimità di qualsiasi misura che ne derivi.

Emendamento 259
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposta di regolamento
Articolo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Articolo 5 bis
	Clausola di riesame

Entro [due anni dopo la data di applicazione del presente regolamento], e successivamente ogni due anni, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione che valuta l'impatto delle misure introdotte dal presente regolamento. La relazione valuta, in particolare, gli effetti del regolamento sulla sicurezza stradale, l'accessibilità economica e la diffusione dei veicoli a zero emissioni, i casi d'uso operativi e i modelli di diffusione dei veicoli commerciali leggeri a zero emissioni, in particolare dei veicoli che superano le 3,5 tonnellate a causa del peso della batteria. La valutazione si basa sulle prove scientifiche disponibili, sui dati di mercato e sulla consultazione dei portatori di interessi, compreso il contributo delle organizzazioni per la sicurezza stradale e delle organizzazioni dei consumatori.

Qualora la relazione individui impatti negativi significativi, senza benefici corrispondenti e comprovati in termini di accessibilità economica o diffusione di veicoli a zero emissioni, la Commissione presenta, se del caso, proposte legislative.

Or. en

Emendamento 260
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Pál Szekeres, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Proposta di regolamento
Articolo 5 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Articolo 5 ter
	Cibersicurezza dei veicoli connessi
	1. Entro 18 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, la Commissione valuta la necessità di

definire un quadro europeo per la cibersicurezza dei veicoli connessi, in particolare per quanto riguarda i rischi derivanti dalla loro connessione permanente e bidirezionale all'infrastruttura di ricarica e alla rete elettrica a norma del presente regolamento. Tale valutazione attinge all'approccio basato sul rischio del pacchetto di strumenti per la cibersicurezza del 5G e sulla valutazione coordinata del rischio relativa ai veicoli connessi e automatizzati effettuata nel quadro della direttiva (UE) 2022/2555 ed esamina, in particolare:

a) la possibilità per gli Stati membri di limitare o escludere i fornitori ad alto rischio dalle funzioni essenziali sulla base di una valutazione coordinata del rischio, piuttosto che mediante esclusione in base al paese di origine;

b) il trattamento degli aggiornamenti software via etere, delle capacità di accesso remoto e della comunicazione continua con server ubicati in paesi terzi;

c) la salvaguardia dei casi d'uso critici, quali la vicinanza agli impianti di difesa, alle infrastrutture critiche nazionali e ai parchi veicoli della pubblica amministrazione.

2. La valutazione di cui al paragrafo 1 è trasmessa al Parlamento europeo e al Consiglio e, ove appropriato, è corredata di una proposta legislativa.

Or. en

Motivazione

I veicoli connessi sollevano le medesime questioni di sicurezza delle apparecchiature per le telecomunicazioni e le infrastrutture energetiche, ma non esiste un quadro specifico di riferimento. Il mandato in questione rispetta il diritto di iniziativa della Commissione richiedendo una valutazione e una proposta solo se del caso. Si basa sul comprovato pacchetto di strumenti per la sicurezza del 5G e sull'attuale valutazione coordinata del rischio relativa ai veicoli connessi nell'ambito del quadro NIS2, e garantisce che gli Stati membri possano proteggere i casi d'uso critici attraverso la valutazione del rischio piuttosto che i divieti generali in funzione dell'origine.

Emendamento 261
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Proposta di regolamento
Articolo 5 quater (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Articolo 5 quater
	Accesso ai dati generati dai veicoli
	1. Entro 18 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una proposta legislativa che definisce un quadro settoriale per l'accesso ai dati generati dai veicoli e la loro condivisione, a integrazione delle norme orizzontali di cui al regolamento (UE) 2023/2854.
	2. La proposta di cui al paragrafo 1 riguarda, in particolare, i diritti di accesso degli operatori indipendenti, dei riparatori, degli assicuratori, dei gestori di parchi veicoli, dei fornitori di servizi di mobilità e delle autorità pubbliche, nonché le condizioni di condivisione dei dati e la ripartizione della responsabilità e dei rischi tra costruttore, operatore e conducente, anche per i veicoli altamente automatizzati.

Or. en

Motivazione

L'accesso ai dati generati dai veicoli è una questione aperta da oltre un decennio. Il regolamento sui dati e i suoi orientamenti sui dati relativi ai veicoli del settembre 2025 forniscono uno scenario di riferimento orizzontale, ma non un quadro specifico per il settore automobilistico, e la proposta settoriale a lungo annunciata non è mai stata presentata. Ciò richiede che la Commissione la elabori, stabilendo i diritti di accesso per i riparatori, gli assicuratori e i gestori di parchi veicoli, nonché le condizioni di condivisione dei dati e la responsabilità per i veicoli automatizzati in un quadro dedicato piuttosto che in atti sparsi.

Emendamento 262
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Proposta di regolamento
Articolo 5 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	Articolo 5 quinquies
	Relazione sulla duplicazione delle prescrizioni in materia di prove, monitoraggio e comunicazione
	1. Entro 12 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione che individua le prescrizioni nell'ambito del quadro per l'omologazione e le emissioni applicabile ai veicoli a motore, in particolare a norma del regolamento (UE) 2024/1257, qualora le prove di laboratorio, la misurazione delle emissioni reali di guida, il monitoraggio della conformità in servizio, il monitoraggio a bordo e la comunicazione nell'ambito del quadro in materia di CO_2 riguardino, in tutto o in parte, lo stesso ambito.
	2. La relazione valuta, per ciascuna sovrapposizione individuata, le possibilità di semplificazione senza ridurre le prestazioni ambientali o di sicurezza dei veicoli ed è corredata, se del caso, di una proposta legislativa.

Or. en

Motivazione

Il regolamento in esame elimina giustamente le prove che duplicano altre prescrizioni: la prova di laboratorio a bassa temperatura oggetto della prova RDE, le prove per i veicoli pesanti spostate a livello di categoria e le norme sul rumore che duplicano l'UNECE. La stessa sovrapposizione rimane altrove nel quadro Euro 7, dove il monitoraggio di laboratorio, delle emissioni reali di guida, in servizio e a bordo si sovrappongono in parte. Una relazione che mappa queste sovrapposizioni consente ai colegislatori di semplificare sulla base di prove, senza allentare le norme ambientali o di sicurezza.

Emendamento 263
Maria Grapini

Proposta di regolamento
Articolo 6 – paragrafo 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
I certificati di conformità dei veicoli nuovi prodotti dopo il [OP: inserire la data di entrata in vigore del presente regolamento] e omologati prima del 1º ***luglio*** 2028 conformemente al regolamento (UE) n. 540/2014 continuano a essere validi ai fini degli articoli 48 e 49 del regolamento (UE) 2018/858.	I certificati di conformità dei veicoli nuovi prodotti dopo il [OP: inserire la data di entrata in vigore del presente regolamento] e omologati prima del 1º ***gennaio*** 2028 conformemente al regolamento (UE) n. 540/2014 continuano a essere validi ai fini degli articoli 48 e 49 del regolamento (UE) 2018/858.

Or. ro

Emendamento 264
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli
Proposta di regolamento
Articolo 7 – paragrafo 2 – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Il presente regolamento si applica a decorrere ***dal [ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea]. Tuttavia l'articolo 3*** si applica a decorrere dal... [data di recepimento ***di cui alla proposta di*** modifica della direttiva ***92/6/CEE***].	Il presente regolamento si applica a decorrere ***dalla data di entrata in vigore, ad eccezione dell'articolo 3, che*** si applica a decorrere dal... [data di recepimento ***della*** modifica della direttiva ***di cui al COM 2025/0424 (COD)***].

Or. en

Emendamento 265
Andreas Schwab, Markus Ferber, Andrea Wechsler, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal
Proposta di regolamento
Allegato II – comma 1 – punto 1
Regolamento (UE) 2018/858
Allegato I – Parte A – punto 2.4

Testo della Commissione	*Emendamento*
2.4. Veicoli elettrici ***di piccole dimensioni***	2.4. Veicoli elettrici ***ad alta efficienza***

Or. en

Emendamento 266
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch
Proposta di regolamento
Allegato II – comma 1 – punto 1
Regolamento (UE) 2018/858
Allegato I – Parte A – punto 2.4

Testo della Commissione	*Emendamento*
2.4. Veicoli ***elettrici*** di piccole dimensioni	2.4. Veicoli ***a basse emissioni*** di piccole dimensioni

Or. en

Emendamento 267
Volker Schnurrbusch

Proposta di regolamento
Allegato II – comma 1 – punto 1
Regolamento (UE) 2018/858
Allegato I – Parte A – punto 2.4

Testo della Commissione	*Emendamento*
2.4. Veicoli ***elettrici di piccole dimensioni***	2.4. Veicoli ***a basse emissioni***

Or. en

Emendamento 268
Andreas Schwab, Markus Ferber, Andrea Wechsler, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Proposta di regolamento
Allegato II – comma 1 – punto 1
Regolamento (UE) 2018/858
Allegato I – Parte A – punto 2.4.1

Testo della Commissione	*Emendamento*
"Veicolo elettrico ***di piccole dimensioni***": un veicolo esclusivamente elettrico della categoria ***M_1, di lunghezza non*** superiore a ***4,2 metri***.	"Veicolo elettrico ***ad alta efficienza***": un veicolo esclusivamente elettrico della categoria ***M1 il cui consumo combinato di energia elettrica, determinato conformemente al regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, non supera i seguenti valori massimi (EC_max), espressi in Wh/km e determinati in base alla massa di prova (TM) del veicolo:*** ***— per i veicoli con una massa di prova fino a 2 143 kg: 150 Wh/km;*** ***— per i veicoli con una massa di prova superiore a 2 143 kg e fino a 3 000 kg, le soglie di efficienza energetica devono essere pari a (0,07 × TM) Wh/km;*** ***— per i veicoli con una massa di prova*** superiore a ***3 000 kg: 210 Wh/km***. ***La massa di prova è determinata conformemente al regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione.***

Or. en

Emendamento 269
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Proposta di regolamento
Allegato II – comma 1 – punto 1
Regolamento (UE) 2018/858
Allegato I – Parte A – punto 2.4.1

Testo della Commissione	*Emendamento*
"Veicolo ***elettrico*** di piccole dimensioni": un veicolo ***esclusivamente elettrico*** della categoria M_1, ***di lunghezza non superiore a 4,2 metri***.	"Veicolo ***a basse emissioni*** di piccole dimensioni": un veicolo della categoria M1 ***che soddisfa i requisiti per essere classificato come veicolo a zero e a basse emissioni ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera m), del regolamento***

(UE) 2019/631, compresi i veicoli alimentati con combustibili rinnovabili ai sensi dell'articolo 2, punto 22 bis, della direttiva (UE) 2018/2001, indipendentemente dal tipo di propulsione, prodotto nell'Unione, come determinato conformemente ai criteri da stabilire mediante un atto legislativo adottato secondo la procedura legislativa ordinaria.

Or. en

Motivazione

The Commission limits the sub-category to pure electric vehicles up to 4.2 m, excluding plug-in hybrids, range-extenders and hydrogen vehicles with equivalent CO2 performance, and setting a length that is too tight for most affordable family models. Anchoring eligibility to the zero- and low-emission threshold of Article 3(1)(m) of Regulation (EU) 2019/631 (0–50 g CO2/km, WLTP) keeps the measure technology-neutral and verifiable. Without a Union-origin criterion, the EU would in practice incentivise a vehicle class that is currently produced predominantly outside the Union, strengthening foreign industries and weakening our industrial base.

Emendamento 270
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Proposta di regolamento
Allegato II – comma 1 – punto 1
Regolamento (UE) 2018/858
Allegato I – Parte A – punto 2.4.1

Testo della Commissione	*Emendamento*
"Veicolo ***elettrico*** di piccole dimensioni": un veicolo esclusivamente elettrico della categoria M_1, di lunghezza non superiore a 4,2 metri.	***2.4.1*** "Veicolo ***a zero emissioni*** di piccole dimensioni": un veicolo esclusivamente elettrico***, un veicolo alimentato a celle a combustibile a idrogeno e un veicolo a motore a combustione interna o ibrido che funziona esclusivamente con carburante neutro in termini di CO_2,*** della categoria M_1, di lunghezza non superiore a 4,2 metri***, o della categoria N_1, di lunghezza non superiore a 5,0 metri***.

Or. en

Motivazione

L'emendamento estende la definizione della sottocategoria "piccoli veicoli" a tutte le tecnologie a zero emissioni, compresi i veicoli a idrogeno a celle a combustibile e i veicoli a combustibile neutri dal punto di vista della CO_2, in linea con il principio della neutralità tecnologica. Comprende anche i veicoli commerciali leggeri N1, garantendo un trattamento coerente in tutte le categorie di veicoli strettamente correlate ed evitando distorsioni della concorrenza nel mercato interno.

Emendamento 271
Yvan Verougstraete

Proposta di regolamento
Allegato II – comma 1 – punto 1
Regolamento (UE) 2018/858
Allegato I – Parte A – punto 2.4.1

Testo della Commissione	*Emendamento*
"Veicolo elettrico di piccole dimensioni": un veicolo esclusivamente elettrico della categoria M_1, di lunghezza non superiore a ***4,2*** metri.	"Veicolo elettrico di piccole dimensioni": un veicolo esclusivamente elettrico della categoria M_1, di lunghezza non superiore a ***4,3*** metri. ***"Veicolo elettrico urbano di piccole dimensioni": un veicolo esclusivamente elettrico della categoria M1, di lunghezza non superiore a 4,1 metri.***

Or. en

Emendamento 272
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposta di regolamento
Allegato II – comma 1 – punto 1
Regolamento (UE) 2018/858
Allegato I – Parte A – punto 2.4.1

Testo della Commissione	*Emendamento*
"Veicolo elettrico di piccole dimensioni": un veicolo esclusivamente elettrico della categoria M_1, di lunghezza non superiore a	"Veicolo elettrico di piccole dimensioni": un veicolo esclusivamente elettrico della categoria M_1, di lunghezza non superiore a

4,2 metri.	***4,1*** metri ***e un consumo di energia elettrica non superiore a 150 Wh/km***.

Or. en

Motivazione

Dovrebbero essere incentivati solo i veicoli elettrici di piccole dimensioni efficienti, in modo da garantire un basso consumo energetico e costi di ricarica minimi per i consumatori.

Emendamento 273
Daniel Buda

Proposta di regolamento
Allegato II – comma 1 – punto 1
Regolamento (UE) 2018/858
Allegato I – parte A – punto 2.4.1

Testo della Commissione	*Emendamento*
un veicolo esclusivamente elettrico della categoria M1, di lunghezza non superiore a ***4,2*** metri. "Veicolo elettrico di piccole dimensioni":	un veicolo esclusivamente elettrico della categoria M1, di lunghezza non superiore a ***4,22*** metri. "Veicolo elettrico di piccole dimensioni":

Or. ro

Emendamento 274
Sigrid Friis, Gerben-Jan Gerbrandy, Stine Bosse

Proposta di regolamento
Allegato II – comma 1 – punto 1
Regolamento (UE) 2018/858
Allegato I – Parte A – punto 2.4.1

Testo della Commissione	*Emendamento*
"Veicolo elettrico di piccole dimensioni": un veicolo esclusivamente elettrico della categoria M_1, di lunghezza non superiore a ***4,2*** metri.	"Veicolo elettrico di piccole dimensioni": un veicolo esclusivamente elettrico della categoria M_1, di lunghezza non superiore a ***4,1*** metri.

Or. en

(Regolamento (UE) 2019/613)

Motivazione

This definition is linked to the proposed super-credits for small battery electric vehicles (BEVs) made in EU in the ongoing revision of the CO2 standards (Regulation (EU) 2019/613). The Commission proposes these small EU-made BEVs to count 1.3 towards manufactures CO2 targets - with the aim of incentivising the uptake of affordable small BEVs. It can be expected that similar benefits and rules will be granted to the M1 category in future EU legislation to favour small cars. However, 4.2 metres is rather a medium sized car. Around 25% all BEVs sold in the EU in 2030 are expected to be below 4.2 metres (all A-segment BEVs, 75% of B-segment sales and 2% of C-segment). By reducing the criteria to 4.1, it will be ensured that the M1 category actually covers small cars and hence have the intended effect in the legislation.

Emendamento 275
François Kalfon, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposta di regolamento
Allegato II – comma 1 – punto 1
Regolamento (UE) 2018/858
Allegato I – Parte A – punto 2.4.1

Testo della Commissione	*Emendamento*
"Veicolo elettrico di piccole dimensioni": un veicolo esclusivamente elettrico della categoria M_1, di lunghezza non superiore a ***4,2*** metri.	"Veicolo elettrico di piccole dimensioni": un veicolo esclusivamente elettrico della categoria M_1, di lunghezza non superiore a ***4,1*** metri.

Or. en

Emendamento 276
Jonas Sjöstedt

Proposta di regolamento
Allegato II – comma 1 – punto 1
Regolamento (UE) 2018/858
Allegato I – Parte A – punto 2.4.1

Testo della Commissione	*Emendamento*
"Veicolo elettrico di piccole dimensioni": un veicolo esclusivamente elettrico della categoria M_1, di lunghezza non superiore a ***4,2*** metri.	"Veicolo elettrico di piccole dimensioni": un veicolo esclusivamente elettrico della categoria M_1, di lunghezza non superiore a ***4,1*** metri.

Or. en

Emendamento 277
Volker Schnurrbusch

Proposta di regolamento
Allegato II – comma 1 – punto 1
Regolamento (UE) 2018/858
Allegato I – Parte A – punto 2.4.1

Testo della Commissione	*Emendamento*
"Veicolo ***elettrico di piccole dimensioni***": un veicolo ***esclusivamente elettrico*** della categoria M_1, di lunghezza non superiore a 4,2 metri.	"Veicolo ***a basse emissioni***": un veicolo della categoria M_1, di lunghezza non superiore a 4,2 metri.

Or. en

Emendamento 278
Andreas Schwab, Markus Ferber, Andrea Wechsler, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Proposta di regolamento
Allegato II – comma 1 – punto 1
Regolamento (UE) 2018/858
Allegato I – Parte A – punto 2.4.1. – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Per questa sottocategoria di veicoli si deve aggiungere la lettera "E" quale suffisso alla lettera e al numero identificativi della categoria di veicolo (M1).	***soppresso***

Or. en

Emendamento 279
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Proposta di regolamento
Allegato II – comma 1 – punto 1
Regolamento (UE) 2018/858
Allegato I – Parte A – punto 2.4.1. – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Per questa sottocategoria di veicoli si ***deve*** aggiungere ***la lettera*** "***E***" quale suffisso alla lettera e al numero identificativi della categoria di veicolo (M1).	Per questa sottocategoria di veicoli si ***devono*** aggiungere ***le lettere*** "***ZE***" quale suffisso alla lettera e al numero identificativi della categoria di veicolo (M1 ***e N1***).

Or. en

Emendamento 280
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Proposta di regolamento
Allegato II – comma 1 – punto 1
Regolamento (UE) 2018/858
Allegato I – Parte A – punto 2.4.1. – comma 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
Per questa sottocategoria di veicoli si ***deve*** aggiungere la ***lettera*** "***E***" quale suffisso alla lettera e al numero identificativi della categoria di veicolo (M1).	Per questa sottocategoria di veicoli si ***devono*** aggiungere ***le lettere*** "***ZE***" quale suffisso alla lettera e al numero identificativi della categoria di veicolo (M1).

Or. en

Emendamento 281
Valérie Devaux, Benoit Cassart, Jan-Christoph Oetjen

Proposta di regolamento
Allegato II – comma 1 – punto 1
Regolamento (UE) 2018/858
Allegato II

Testo della Commissione	*Emendamento*
	2.4.1 bis. Fino al 1° gennaio 2031 i tipi di veicoli nuovi ed esistenti della

sottocategoria sono conformi ai requisiti di omologazione definiti nel presente regolamento applicabili al 31 dicembre 2025. Le aggiunte alle disposizioni dell'allegato II applicabili a decorrere dal 1° gennaio 2026 o successivamente non sono obbligatorie per l'omologazione di veicoli completi della sottocategoria.

Or. en

Emendamento 282
Andreas Schwab, Markus Ferber, Adina Vălean, Massimiliano Salini, Engin Eroglu, Zala Tomašič, Oliver Schenk, Jens Gieseke, Angelika Niebler, Marion Walsmann, Andrea Wechsler, Norbert Lins, Christian Doleschal

Proposta di regolamento
Allegato II – comma 1 – punto 1
Regolamento (UE) 2018/858
Allegato I – Parte A – punto 2.4.1 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	2.4.1 bis. "Veicolo elettrico commerciale di piccole dimensioni": un veicolo esclusivamente elettrico della categoria N1, di lunghezza non superiore a 5 metri.
	Per questa sottocategoria di veicoli si deve aggiungere la lettera "E" quale suffisso alla lettera e al numero identificativi della categoria di veicolo (N1).

Or. en

Motivazione

Questa classe di veicoli dovrebbe essere creata perché la diffusione sul mercato dei furgoni a emissioni zero di piccole dimensioni rimane ancora più limitata di quella delle auto elettriche di piccole dimensioni. Collegare la nuova classe all'introduzione di supercrediti a norma del regolamento sulle norme in materia di emissioni di CO_2 per autovetture e furgoni contribuirebbe a incentivarne la diffusione sul mercato. I corrispondenti emendamenti sono stati presentati nel progetto di relazione della commissione ENVI sul regolamento 2025/0420 relativo ai livelli di prestazione in materia di emissioni di CO_2 per i veicoli leggeri nuovi e all'etichettatura dei veicoli, che sostiene l'introduzione di supercrediti per questa classe di veicoli.

Emendamento 283
Jens Gieseke

Proposta di regolamento
Allegato II – comma 1 – punto 1
Regolamento (UE) 2018/858
Allegato I – parte A – punto 2.4 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	2.4 bis. Veicoli elettrici ad alta efficienza
	2.4 bis.1. "Veicolo elettrico ad alta efficienza": un veicolo esclusivamente elettrico appartenente alla categoria M1 il cui consumo combinato di energia elettrica, determinato conformemente al regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, non supera i seguenti valori massimi (EC_max), espressi in Wh/km e determinati in base alla massa di prova (TM) del veicolo:
	— per i veicoli con una massa di prova fino a 2 143 kg: 150 Wh/km;
	— per i veicoli con una massa di prova superiore a 2143 kg e fino a 3000 kg, le soglie di efficienza energetica devono essere pari a (0,07 × TM) Wh/km;
	— per i veicoli con una massa di prova superiore a 3000 kg: 210 Wh/km.
	La massa di prova è determinata conformemente al regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione.

Or. en

Motivazione

I veicoli elettrici ad alta efficienza contribuiscono a ridurre i costi di gestione per i consumatori, a ridurre la domanda complessiva di energia e a ridurre la pressione sui sistemi elettrici. Per promuovere lo sviluppo di veicoli efficienti sotto il profilo energetico, è opportuno introdurre un nuovo supercredito.

Emendamento 284
Andreas Schwab, Markus Ferber, Adina Vălean, Massimiliano Salini, Engin Eroglu, Zala Tomašič, Oliver Schenk, Jens Gieseke, Angelika Niebler, Marion Walsmann, Andrea Wechsler, Norbert Lins, Christian Doleschal

Proposta di regolamento
Allegato II – comma 1 – punto 1 bis (nuovo)
Regolamento (UE) 2018/858
Allegato I – Parte A – punto 2– punto 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	1 bis) nell'allegato I, parte A, dopo il punto 2.4 è inserito il seguente punto 2.4 bis (nuovo):
	"2.4 bis (nuovo) Veicoli alimentati esclusivamente con carburanti ammissibili (VEEF)
	2.4 bis.1. "Veicoli alimentati esclusivamente con carburanti ammissibili": un veicolo della categoria M o N con motore a combustione interna o ibrido con motore a combustione alimentato esclusivamente con carburanti rinnovabili ammissibili, quali definiti nel regolamento (UE) 2019/631 e relative revisioni.
	Per questa sottocategoria di veicoli si devono aggiungere le lettere "EEF" quale suffisso alla lettera e al numero identificativi della categoria di veicolo (M e N)."

Or. en

Motivazione

Un emendamento corrispondente per una nuova classe di veicoli "Veicoli alimentati esclusivamente con carburanti ammissibili o VEEF" è stato presentato nel progetto di relazione della commissione ENVI sul regolamento (UE) 2025/0420 sui livelli di prestazione in materia di emissioni di CO2 dei veicoli leggeri nuovi e sull'etichettatura dei veicoli, nonché nel progetto di parere della commissione TRAN e della commissione ITRE.

Emendamento 285
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza,

Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Proposta di regolamento
Allegato II – comma 1 – punto 1 bis (nuovo)
Regolamento (UE) 2018/858
Allegato I – parte A – punto 2.4 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	1 bis) nell'allegato I, parte A, dopo il punto 2.4 è inserito il seguente punto 2.4 bis:
	2.4 bis "Veicoli alimentati esclusivamente con carburanti ammissibili" (VEEF)
	2.4 bis.1. "Veicoli alimentati esclusivamente con carburanti ammissibili": un veicolo della categoria M o N con motore a combustione interna o ibrido con motore a combustione o ibrido alimentato esclusivamente con carburanti rinnovabili ammissibili.
	Per questa sottocategoria di veicoli si devono aggiungere le lettere "EEF" quale suffisso alla lettera e al numero identificativi della categoria di veicolo (M e N).

Or. en

Motivazione

M1ZF e N1ZF sono sottocategorie temporanee collegate agli obiettivi specifici della proposta di regolamento CO2 LDV (supercrediti), mentre MEEF e NEEF aprono la strada a un consolidamento stabile di questa categoria nella legislazione in materia di omologazione. La creazione di questa sottocategoria offrirà una certa prospettiva sia all'industria automobilistica che a quella petrolchimica.