Parlamento europeo
2024-2029

Commissione per l'ambiente, il clima e la sicurezza alimentare
Commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori
Commissione per i trasporti e il turismo

2025/0422(COD)

26.6.2026

EMENDAMENTI
1 - 170

Procedura semplificata senza progetto di relazione (articolo 52 RI)
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 1
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposta di regolamento
Considerando 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
(1) ***La relazione Draghi del 2024 sulla competitività*** europea[3] ***ha sottolineato che il numero e la complessità delle norme rischiano di limitare il margine di manovra delle imprese dell'Unione e di impedire che rimangano competitive***. ***Un'analisi dettagliata*** dei regolamenti (CE) n. 561/2006[4], (UE) 2018/858[5], (UE) 2019/2144[6] e (UE) 2024/1257[7] del Parlamento europeo e del Consiglio ***ha consentito inoltre di evidenziare*** gli oneri amministrativi e i costi eccessivi associati alle prescrizioni ivi stabilite. ***Sulla base di tali conclusioni, è opportuno*** semplificare alcuni obblighi in capo ai costruttori e alle autorità competenti stabiliti nella normativa concernente il settore automobilistico e ridurre gli oneri e i costi inutili per le imprese e le autorità, senza compromettere la protezione dell'ambiente e le prestazioni di sicurezza dei veicoli.	(1) ***Nei suoi orientamenti politici per il mandato 2024-2029 della Commissione*** europea***, la presidente von der Leyen ha delineato una nuova visione per la prosperità sostenibile la competitività dell'Europa, compreso un patto per l'industria pulita volto a sostenere e creare le condizioni adeguate affinché le imprese possano raggiungere i nostri obiettivi comuni***. ***Sulla base degli scambi avvenuti nell'ambito del dialogo strategico sul futuro dell'industria automobilistica e di un'indagine inviata dalla Commissione a oltre 130 portatori di interessi, la Commissione ha individuato nove modifiche*** dei regolamenti (CE) n. 561/2006[4], (UE) 2018/858[5], (UE) 2019/2144[6] e (UE) 2024/1257[7] del Parlamento europeo e del Consiglio ***che potrebbero ridurre*** gli oneri amministrativi e i costi eccessivi associati alle prescrizioni ivi stabilite. ***Tali modifiche mirano*** a semplificare alcuni obblighi in capo ai costruttori e alle autorità competenti stabiliti nella normativa concernente il settore automobilistico e ridurre gli oneri e i costi inutili per le imprese e le autorità, senza compromettere la protezione dell'ambiente e le prestazioni di sicurezza dei veicoli***, né la sicurezza degli utenti della strada, compresi quelli vulnerabili come i pedoni e i ciclisti***.
[3] https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=it&etrans=it.	[3] https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=it&etrans=it.
[4] Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel	[4] Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel

settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

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

[7] Regolamento (UE) 2024/1257 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 aprile 2024, sull'omologazione di veicoli a

settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

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

[7] Regolamento (UE) 2024/1257 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 aprile 2024, sull'omologazione di veicoli a

motore e motori, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, per quanto riguarda le relative emissioni e la durabilità delle batterie (Euro 7), che modifica il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, e che abroga i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione, il regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, il regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione e il regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362 della Commissione (GU L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

motore e motori, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, per quanto riguarda le relative emissioni e la durabilità delle batterie (Euro 7), che modifica il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, e che abroga i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione, il regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, il regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione e il regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362 della Commissione (GU L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. en

Emendamento 2
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposta di regolamento
Considerando 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
(1) La relazione Draghi del 2024 sulla competitività europea[3] ha sottolineato che il numero e la complessità delle norme rischiano di limitare il margine di manovra delle imprese dell'Unione e di impedire che rimangano competitive. Un'analisi dettagliata dei regolamenti (CE) n. 561/2006[4], (UE) 2018/858[5], (UE) 2019/2144[6] e (UE) 2024/1257[7] del Parlamento europeo e del Consiglio ha consentito inoltre di evidenziare ***gli oneri amministrativi e*** i costi ***eccessivi*** associati alle prescrizioni ivi stabilite. Sulla base di tali conclusioni, è opportuno semplificare alcuni obblighi in capo ai costruttori e alle autorità competenti stabiliti nella normativa concernente il settore	(1) La relazione Draghi del 2024 sulla competitività europea[3] ha sottolineato che il numero e la complessità delle norme rischiano di limitare il margine di manovra delle imprese dell'Unione e di impedire che rimangano competitive. Un'analisi dettagliata dei regolamenti (CE) n. 561/2006[4], (UE) 2018/858[5], (UE) 2019/2144[6] e (UE) 2024/1257[7] del Parlamento europeo e del Consiglio ha consentito inoltre di evidenziare ***la necessità di rivalutare le procedure amministrative al fine di ridurre*** i costi associati alle prescrizioni ivi stabilite. Sulla base di tali conclusioni, è opportuno semplificare alcuni obblighi in capo ai costruttori e alle autorità competenti

automobilistico ***e ridurre gli oneri e i costi inutili per le imprese e le autorità***, senza compromettere la protezione dell'ambiente e le prestazioni di sicurezza dei veicoli.

stabiliti nella normativa concernente il settore automobilistico, senza compromettere la protezione dell'ambiente e le prestazioni di sicurezza dei veicoli ***e dei loro occupanti, compresi gli utenti della strada più vulnerabili, né le condizioni di lavoro sicure per i conducenti***.

---

3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=it&etrans=it.

4 Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

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

6 Regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2019, relativo ai requisiti di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, per quanto riguarda la loro sicurezza generale e la protezione degli occupanti dei veicoli e degli altri utenti vulnerabili della strada, che modifica il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio e

3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=it&etrans=it.

4 Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

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

6 Regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2019, relativo ai requisiti di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, per quanto riguarda la loro sicurezza generale e la protezione degli occupanti dei veicoli e degli altri utenti vulnerabili della strada, che modifica il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio e

abroga i regolamenti (CE) n. 78/2009, (CE) n. 79/2009 e (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 631/2009, (UE) n. 406/2010, (UE) n. 672/2010, (UE) n. 1003/2010, (UE) n. 1005/2010, (UE) n. 1008/2010, (UE) n. 1009/2010, (UE) n. 19/2011, (UE) n. 109/2011, (UE) n. 458/2011, (UE) n. 65/2012, (UE) n. 130/2012, (UE) n. 347/2012, (UE) n. 351/2012, (UE) n. 1230/2012 e (UE) 2015/166 della Commissione (GU L 325 del 16.12.2019, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Regolamento (UE) 2024/1257 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 aprile 2024, sull'omologazione di veicoli a motore e motori, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, per quanto riguarda le relative emissioni e la durabilità delle batterie (Euro 7), che modifica il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, e che abroga i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione, il regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, il regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione e il regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362 della Commissione (GU L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

abroga i regolamenti (CE) n. 78/2009, (CE) n. 79/2009 e (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 631/2009, (UE) n. 406/2010, (UE) n. 672/2010, (UE) n. 1003/2010, (UE) n. 1005/2010, (UE) n. 1008/2010, (UE) n. 1009/2010, (UE) n. 19/2011, (UE) n. 109/2011, (UE) n. 458/2011, (UE) n. 65/2012, (UE) n. 130/2012, (UE) n. 347/2012, (UE) n. 351/2012, (UE) n. 1230/2012 e (UE) 2015/166 della Commissione (GU L 325 del 16.12.2019, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Regolamento (UE) 2024/1257 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 aprile 2024, sull'omologazione di veicoli a motore e motori, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, per quanto riguarda le relative emissioni e la durabilità delle batterie (Euro 7), che modifica il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, e che abroga i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione, il regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, il regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione e il regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362 della Commissione (GU L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. en

Emendamento 3
Philippe Olivier

Proposta di regolamento
Considerando 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
(1) La relazione Draghi del 2024 sulla	(1) La relazione Draghi del 2024 sulla

competitività europea[3] ha sottolineato che il numero e la complessità delle norme rischiano di limitare il margine di manovra delle imprese dell'Unione e di impedire che rimangano competitive. Un'analisi dettagliata dei regolamenti (CE) n. 561/2006[4], (UE) 2018/858[5], (UE) 2019/2144[6] e (UE) 2024/1257[7] del Parlamento europeo e del Consiglio ha consentito inoltre di evidenziare gli oneri amministrativi e i costi eccessivi associati alle prescrizioni ivi stabilite. Sulla base di tali conclusioni, è opportuno semplificare alcuni obblighi in capo ai costruttori e alle autorità competenti stabiliti nella normativa concernente il settore automobilistico e ridurre gli oneri e i costi inutili per le imprese e le autorità, senza compromettere la protezione dell'ambiente e le prestazioni di sicurezza dei veicoli.

competitività europea[3] ha sottolineato che il numero e la complessità delle norme rischiano di limitare il margine di manovra delle imprese dell'Unione e di impedire che rimangano competitive. Un'analisi dettagliata dei regolamenti (CE) n. 561/2006[4], (UE) 2018/858[5], (UE) 2019/2144[6] e (UE) 2024/1257[7] del Parlamento europeo e del Consiglio ha consentito inoltre di evidenziare gli oneri amministrativi e i costi eccessivi associati alle prescrizioni ivi stabilite. Sulla base di tali conclusioni ***e per preservare la competitività dei costruttori europei di veicoli***, è opportuno semplificare***, o addirittura sopprimere,*** alcuni obblighi in capo ai costruttori e alle autorità competenti stabiliti nella normativa concernente il settore automobilistico e ridurre gli oneri e i costi inutili per le imprese e le autorità, senza compromettere la protezione dell'ambiente e le prestazioni di sicurezza dei veicoli.

---

3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=it&etrans=it.

4 Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

5 Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la

---

3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=it&etrans=it.

4 Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

5 Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la

direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

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

[7] Regolamento (UE) 2024/1257 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 aprile 2024, sull'omologazione di veicoli a motore e motori, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, per quanto riguarda le relative emissioni e la durabilità delle batterie (Euro 7), che modifica il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, e che abroga i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione, il regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, il regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione e il regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362 della Commissione (GU L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI:

direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

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

[7] Regolamento (UE) 2024/1257 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 aprile 2024, sull'omologazione di veicoli a motore e motori, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, per quanto riguarda le relative emissioni e la durabilità delle batterie (Euro 7), che modifica il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, e che abroga i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione, il regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, il regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione e il regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362 della Commissione (GU L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI:

http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj). http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. fr

Motivazione

Le seuil assoupli des 10% de véhicules thermiques neufs autorisés à horizon 2035 (dans le cadre de la clause de revoyure du Pacte Vert européen) n'est pas assez ambitieux compte tenu de l'ampleur des enjeux financiers et conjoncturels auxquels la filière automobile doit faire face : par conséquent, pour préserver à terme la compétitivité des constructeurs européens, il conviendrait de suspendre, ou même de supprimer, les objectifs irréalisables du "Pacte Vert" européen, ainsi que les objectifs annoncés dans le projet de règlement 2019/631 qui prévoit notamment de nouvelles règles contraignantes pour les constructeurs européens en matière d'approvisionnement en acier bas carbone.

Emendamento 4
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposta di regolamento
Considerando 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(1 bis) Sebbene talune prescrizioni possano essere semplificate per evitare oneri e costi inutili per le imprese e le autorità, occorre ricordare che, adottando prescrizioni di sicurezza solide e lungimiranti, l'UE è un ente normatore che ha effetti positivi sul settore automobilistico e sulla sua competitività rafforzando la reputazione dei suoi marchi in termini di sicurezza e influenzando in modo determinante il dibattito sulla normazione internazionale, in particolare in seno all'UNECE. Ciò dovrebbe essere preso in considerazione anche in sede di discussione di ulteriori semplificazioni e deroghe alle prescrizioni esistenti.

Or. en

Emendamento 5
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposta di regolamento
Considerando 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
(2) Il piano d'azione industriale per il settore automobilistico dell'UE[8] ha ***invocato*** un pacchetto di semplificazione normativa per l'industria automobilistica ***che migliori*** la coerenza e l'uniformità tra le diverse prescrizioni normative.	(2) Il piano d'azione industriale per il settore automobilistico dell'UE[8] ha ***riconosciuto che il quadro normativo esistente apporta prevedibilità e contribuisce al conseguimento dei nostri obiettivi condivisi di politica pubblica, invocando nel contempo*** un pacchetto di semplificazione normativa per l'industria automobilistica ***al fine di migliorare*** la coerenza e l'uniformità tra le diverse prescrizioni normative.
[8] Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo (COM(2025) 95 final).	[8] Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo (COM(2025) 95 final).

Or. en

Emendamento 6
Maria Grapini

Proposta di regolamento
Considerando 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
(2) Il piano d'azione industriale per il settore automobilistico dell'UE[8] ha invocato un pacchetto di semplificazione normativa per l'industria automobilistica che migliori la coerenza e l'uniformità tra le diverse prescrizioni normative.	(2) Il piano d'azione industriale per il settore automobilistico dell'UE[8] ha invocato un pacchetto di semplificazione normativa per l'industria automobilistica che migliori la coerenza e l'uniformità tra le diverse prescrizioni normative ***e riduca l'onere amministrativo***.
[8] Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Piano d'azione	[8] Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Piano d'azione

industriale per il settore automobilistico europeo (COM(2025) 95 final).	industriale per il settore automobilistico europeo (COM(2025) 95 final).

Or. ro

Emendamento 7
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab, Jens Gieseke

Proposta di regolamento
Considerando 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(2 bis) Il rapido ritmo di sviluppo tecnologico dei sistemi di guida automatizzata e la necessità di disporre di un quadro normativo armonizzato richiedono l'aggiornamento e la semplificazione dell'attuale quadro di omologazione. Per consentire investimenti su vasta scala, le soglie per le piccole serie che limitano i volumi di produzione dei veicoli dotati di sistemi di guida automatizzata dovrebbero, a determinate condizioni, essere innalzate e le procedure di omologazione dovrebbero essere rese più flessibili e graduali per tenere conto degli sviluppi tecnologici. I veicoli completamente automatizzati generano i dati operativi pertinenti per la sicurezza necessari per l'omologazione completa solo attraverso la diffusione in condizioni reali. È pertanto opportuno istituire, nell'ambito del quadro esistente per le piccole serie, una specifica omologazione intermedia riconosciuta in tutta l'Unione che consenta le prove e la pre-diffusione commerciale di veicoli automatizzati soggetti a un ambito di impiego previsto definito, al monitoraggio obbligatorio durante l'uso e a un periodo di validità limitato. Inoltre, al fine di ridurre le barriere all'ingresso per gli innovatori incentrati sul software e promuovere un ecosistema europeo competitivo per la tecnologia di guida automatizzata, l'attuale procedura di omologazione in più fasi dovrebbe essere adattata per

consentire la certificazione indipendente di un veicolo di base come idoneo al sistema di guida automatizzata (ADS – Automated Driving System[1 bis]), confermando che i suoi elementi hardware soddisfano prescrizioni minime definite, in modo che una fase successiva di omologazione possa riguardare solo l'integrazione del software del sistema di guida automatizzata.

[1 bis] Definizione basata sull'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) 2022/1426 della Commissione.

Or. en

Emendamento 8
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Jens Gieseke

Proposta di regolamento
Considerando 2 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(2 ter) L'assenza di norme armonizzate per le prove e la diffusione dei sistemi di guida automatizzata sulle strade pubbliche ha creato un contesto normativo frammentato in tutti gli Stati membri, aumentando i costi per gli operatori e prevenendo l'espansione. È pertanto opportuno stabilire prescrizioni minime armonizzate a livello dell'Unione per garantire che, qualora un veicolo automatizzato o completamente automatizzato sia stato autorizzato da uno Stato membro per la prova o la diffusione, o in caso di ambienti di prova transfrontalieri che sono fondamentali per generare dati operativi per la diffusione su vasta scala e l'accettazione da parte del pubblico, tale autorizzazione sia riconosciuta in tutto il territorio dell'Unione. Per garantire la sicurezza e la sorveglianza, tale riconoscimento

reciproco delle prove e della diffusione dovrebbe essere sostenuto e coordinato da un meccanismo armonizzato per la raccolta e la trasmissione dei dati operativi gestito dalla Commissione o da un organismo designato dell'Unione. Inoltre, finanziamenti pubblici ben mirati e coordinati possono fungere da catalizzatore per gli investimenti privati, riducendo il rischio tecnologico, rafforzando la fiducia degli investitori e creando le condizioni alle quali il capitale privato può essere utilizzato su scala commercialmente significativa. La concentrazione dei finanziamenti pubblici dell'Unione e degli Stati membri su un numero limitato di iniziative ad alto potenziale, su vasta scala e transfrontaliere che integrano tecnologie e sistemi di guida autonoma, anche attraverso strumenti quali Orizzonte Europa, il meccanismo per collegare l'Europa e altri programmi futuri nell'ambito del quadro finanziario pluriennale, è fondamentale per massimizzare tale effetto leva.

Or. en

Emendamento 9
Philippe Olivier

Proposta di regolamento
Considerando 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
(4) Sebbene il presente regolamento sia adottato ai fini dell'instaurazione e del funzionamento del mercato interno, la semplificazione e la razionalizzazione delle prescrizioni tecniche, delle procedure di prova e delle norme di omologazione dei veicoli a motore sostengono anche l'obiettivo più ampio dell'Unione ***di promuovere la graduale integrazione dei paesi candidati nel suo mercato***. Promuovendo la convergenza normativa,	(4) Sebbene il presente regolamento sia adottato ai fini dell'instaurazione e del funzionamento del mercato interno, la semplificazione e la razionalizzazione delle prescrizioni tecniche, delle procedure di prova e delle norme di omologazione dei veicoli a motore sostengono anche l'obiettivo più ampio dell'Unione. Promuovendo la convergenza normativa, l'allineamento ai regolamenti della Commissione economica per l'Europa delle

l'allineamento ai regolamenti della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) e l'attuazione coerente dell'acquis dell'Unione, il presente regolamento contribuisce a ridurre gli ostacoli tecnici agli scambi, a rafforzare le catene del valore integrate del settore automobilistico europeo e a migliorare la resilienza e la competitività dell'ecosistema automobilistico europeo, senza compromettere l'autonomia ***del diritto o del*** processo decisionale ***dell'Unione***.	Nazioni Unite (UNECE) e l'attuazione coerente dell'acquis dell'Unione, il presente regolamento contribuisce a ridurre gli ostacoli tecnici agli scambi, a rafforzare le catene del valore integrate del settore automobilistico europeo e a migliorare la resilienza e la competitività dell'ecosistema automobilistico europeo, senza compromettere l'autonomia ***e il*** processo decisionale ***degli Stati membri***.

Or. fr

Motivazione

L'intégration progressive de pays candidats dans le marché représente un risque supplémentaire pour les constructeurs automobiles européens de voir leurs parts de marché diminuer : dans un contexte de marché particulièrement marqué par la concurrence internationale et extra-européenne, on voit s'implanter des usines asiatiques dans certains pays d'Europe de l'Est dans le simple but de contourner les mesures douanières européennes contre l'importation de véhicules chinois... Cette stratégie n'est pas sans concéquences pour les constructeurs européens et l'intégration, même progressive, de pays candidats pourrait permettre à ces pays de pouvoir coopérer avec les constructeurs asiatiques (en vue d'implantations d'usines ou de marchés de sous-traitance), facilitant ainsi la propagation des véhicules chinois sur le marché européen.

Emendamento 10
Jonas Sjöstedt

Proposta di regolamento
Considerando 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(4 bis) Mantenere l'attuale calendario per la rettifica del fattore di utilizzo del novembre 2026 e del novembre 2027 è fondamentale per garantire che le normative in materia di emissioni di CO_2, la tassazione dei veicoli e l'informazione dei consumatori riflettano accuratamente le prestazioni su strada dei veicoli ibridi ricaricabili (PHEV). Tuttavia, anche a seguito di tali rettifiche, i dati reali mostrano che i PHEV consumano benzina ed emettono da 1,7 a 2 volte più

CO_2 rispetto a quanto indicato dai dati ufficiali. Pertanto, a partire dal 2030, il fattore di utilizzo dovrebbe essere aggiornato per i nuovi PHEV in base ai più recenti dati relativi al misuratore di bordo del consumo di carburante (OBFCM – On-Board Fuel Consumption Meter). A partire da suddetto anno, il fattore di utilizzo dovrebbe essere aggiornato annualmente applicando i valori specifici per ciascun costruttore, basati sulle prestazioni di ciascuno di essi ricavate dai dati OBFCM.

Or. en

Emendamento 11
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposta di regolamento
Considerando 5

Testo della Commissione	*Emendamento*
(5) Per migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti, la sicurezza stradale e la concorrenza leale, i regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio[9] prescrivono l'obbligo di installazione di un tachigrafo nei veicoli commerciali di peso superiore a 3,5 tonnellate. L'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 165/2014 consente tuttavia agli Stati membri di esonerare da tale obbligo i veicoli di cui all'articolo 13, paragrafi 1 e 3, del regolamento (CE) n. 561/2006.	(5) Per migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti, ***rafforzare*** la sicurezza stradale e ***promuovere*** la concorrenza leale, i regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio[9] prescrivono l'obbligo di installazione di un tachigrafo nei veicoli commerciali di peso superiore a 3,5 tonnellate***, quale strumento chiave di attuazione dei periodi di guida e di riposo***. L'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 165/2014 consente tuttavia agli Stati membri di esonerare da tale obbligo i veicoli di cui all'articolo 13, paragrafi 1 e 3, del regolamento (CE) n. 561/2006***, a condizione che tali esenzioni non pregiudichino gli obiettivi di cui all'articolo 1 del presente regolamento, vale a dire armonizzare le condizioni di concorrenza tra i modi di trasporto terrestre, in particolare il trasporto su strada, migliorare le***

	condizioni di lavoro e la sicurezza stradale, nonché promuovere pratiche rafforzate di monitoraggio e applicazione da parte degli Stati membri, oltre a migliori pratiche operative nel settore del trasporto su strada.
[9] Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).	[9] Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).

Or. en

Emendamento 12
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposta di regolamento
Considerando 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
(6) A causa del peso della batteria, i veicoli commerciali leggeri elettrici a batteria potrebbero superare il peso di 3,5 tonnellate ed essere pertanto soggetti agli obblighi di cui ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014, anche se presentano lo stesso carico utile e lo stesso caso d'uso dei veicoli commerciali leggeri con motore a combustione interna che non rientrano nell'ambito di applicazione di tali regolamenti. ***L'adempimento degli obblighi di cui ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 rappresenta uno sforzo significativo per gli operatori e i conducenti dei veicoli e***	(6) A causa del peso della batteria, i veicoli commerciali leggeri elettrici a batteria potrebbero superare il peso di 3,5 tonnellate ed essere pertanto soggetti agli obblighi di cui ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014, anche se presentano lo stesso carico utile e lo stesso caso d'uso dei veicoli commerciali leggeri con motore a combustione interna che non rientrano nell'ambito di applicazione di tali regolamenti. ***Tuttavia, i*** veicoli commerciali ***di peso superiore a 3,5 tonnellate continuano a rappresentare un grave rischio per la sicurezza a causa del loro peso e del potenziale impatto in caso***

rallenta la crescita del numero di veicoli commerciali ***leggeri elettrici a batteria***.	***di incidente con altri utenti della strada***. ***Rendere obbligatorio l'uso dei tachigrafi per tali veicoli può contribuire a ridurre tali rischi, in particolare prevenendo gli incidenti legati all'affaticamento e promuovendo condizioni di lavoro eque. Inoltre, sebbene alcuni furgoni elettrici abbiano attualmente un peso superiore alle 3,5 tonnellate, vi è un elevato potenziale di riduzione del peso di tali veicoli grazie ai progressi nella progettazione delle batterie e all'uso di materiali leggeri. È pertanto necessario incentivare una transizione più rapida verso furgoni elettrici più leggeri, che offriranno altresì ulteriori vantaggi agli utenti in termini di maggiore efficienza energetica e, di conseguenza, minori costi di ricarica, oltre a benefici più ampi per la società in termini di minore impatto sulle infrastrutture stradali e vantaggi in termini di sicurezza stradale grazie alla riduzione delle conseguenze degli incidenti.***

Or. en

Emendamento 13
Rachel Blom, Roman Haider, Elisabeth Dieringer, Vilis Krištopans

Proposta di regolamento
Considerando 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
(6) ***A causa del peso della batteria, i veicoli commerciali leggeri elettrici a batteria potrebbero superare il peso di 3,5 tonnellate ed essere pertanto soggetti agli obblighi di cui ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014, anche se presentano lo stesso carico utile e lo stesso caso d'uso dei veicoli commerciali leggeri con motore a combustione interna che non rientrano nell'ambito di applicazione di tali regolamenti. L'adempimento degli obblighi di cui ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014***	(6) ***La soglia di 3,5 tonnellate, al di sopra della quale si applicano le norme sui tachigrafi, è stata fissata prima della diffusione su larga scala dei dispositivi obbligatori in materia di sicurezza e di emissioni di cui sono ora dotati i*** veicoli commerciali leggeri. ***Tali dispositivi potrebbero ridurre il carico utile e far sì che i furgoni moderni dotati di diversi gruppi propulsori superino tale soglia, pur svolgendo gli stessi compiti di trasporto nazionale dei veicoli più leggeri. L'Unione ha inoltre riconosciuto 4,25***

rappresenta uno sforzo significativo per gli operatori e i conducenti dei veicoli e rallenta la crescita del numero di veicoli commerciali leggeri ***elettrici a batteria***.

tonnellate come limite adeguato per questa classe di veicoli nella direttiva (UE) 2025/2205, che consente ai titolari di una patente di categoria B di guidare tali veicoli. È pertanto opportuno allineare i limiti pertinenti nel presente regolamento, pur preservando la discrezionalità degli Stati membri per quanto riguarda le operazioni di trasporto nazionali.

Or. en

Emendamento 14
Volker Schnurrbusch

Proposta di regolamento
Considerando 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
(6) A causa del peso ***della batteria, i*** veicoli commerciali leggeri ***elettrici a batteria potrebbero*** superare il peso di 3,5 tonnellate ed essere pertanto soggetti agli obblighi di cui ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014***, anche se presentano lo stesso carico utile e lo stesso caso d'uso dei*** veicoli commerciali leggeri ***con motore a combustione interna che non rientrano nell'ambito di applicazione di tali regolamenti***. ***L'adempimento degli obblighi di cui ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 rappresenta uno sforzo significativo per gli operatori e i conducenti dei veicoli e rallenta la crescita del numero di veicoli commerciali leggeri elettrici a batteria.***	(6) A causa del peso ***dei dispositivi di sicurezza obbligatori attualmente in uso sui*** veicoli commerciali leggeri***, questi tendono a*** superare il peso di 3,5 tonnellate ed essere pertanto soggetti agli obblighi di cui ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014***. Indipendentemente dal tipo di trazione, il regime previsto per gli autocarri pesanti dovrebbe applicarsi solo ai*** veicoli commerciali leggeri ***a partire da 4,25 tonnellate***.

Or. en

Emendamento 15
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Proposta di regolamento
Considerando 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
(6) ***A causa del peso della batteria,*** i veicoli commerciali leggeri ***elettrici a batteria potrebbero superare il peso di 3,5 tonnellate ed essere pertanto soggetti agli obblighi di cui ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014,*** anche se ***presentano lo stesso carico utile e lo stesso caso d'uso dei*** veicoli ***commerciali leggeri con motore a combustione interna che non rientrano nell'ambito di applicazione di tali regolamenti***. ***L'adempimento degli obblighi di cui ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 rappresenta uno sforzo significativo per gli operatori e i conducenti dei*** veicoli ***e rallenta la crescita del numero di*** veicoli ***commerciali leggeri elettrici a batteria***.	(6) ***La soglia di 3,5 tonnellate oltre la quale si applicano le norme sui tachigrafi è antecedente all'introduzione dei dispositivi obbligatori in materia di sicurezza ed emissioni ora installati su tutti*** i veicoli commerciali leggeri***, il che riduce in modo significativo il carico utile e fa sì che i furgoni moderni, indipendentemente dal tipo di gruppo propulsore, superino tale soglia*** anche se ***svolgono gli stessi compiti nazionali dei*** veicoli ***più leggeri***. ***L'Unione ha inoltre riconosciuto 4,25 tonnellate come limite adeguato per questa classe di*** veicoli ***nella direttiva (UE) 2025/2205, che consente ai titolari di una patenta di categoria B di guidare tali*** veicoli. ***È incoerente mantenere una soglia di 3,5 tonnellate per il tachigrafo che l'Unione ha di fatto abbandonato in altri ambiti, e il presente regolamento dovrebbe allineare tali limiti.***

Or. en

Emendamento 16
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposta di regolamento
Considerando 6

Testo della Commissione	*Emendamento*
(6) A causa del peso della batteria, i veicoli commerciali leggeri elettrici a batteria potrebbero superare il peso di 3,5 tonnellate ed essere pertanto soggetti agli obblighi di cui ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014, anche se presentano lo stesso carico utile e lo stesso caso d'uso dei veicoli commerciali leggeri con motore a combustione interna che non rientrano nell'ambito di applicazione di tali regolamenti. L'adempimento degli obblighi	(6) A causa del peso della batteria, i veicoli commerciali leggeri elettrici a batteria potrebbero superare il peso di 3,5 tonnellate ed essere pertanto soggetti agli obblighi di cui ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014, anche se presentano lo stesso carico utile e lo stesso caso d'uso dei veicoli commerciali leggeri con motore a combustione interna che non rientrano nell'ambito di applicazione di tali regolamenti. L'adempimento degli obblighi

di cui ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 ***rappresenta uno sforzo significativo per gli operatori e i conducenti dei veicoli e rallenta*** la crescita del numero di veicoli commerciali leggeri elettrici a batteria.	di cui ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 ***potrebbe comportare ulteriori prescrizioni e contribuire a rallentare*** la crescita del numero di veicoli commerciali leggeri elettrici a batteria.

Or. en

Emendamento 17
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposta di regolamento
Considerando 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
(7) Per ridurre i costi inutili per i costruttori e per gli operatori di veicoli, molti dei quali sono piccole e medie imprese, è opportuno sopprimere l'obbligo di installazione del tachigrafo per i veicoli commerciali leggeri elettrici a batteria di peso inferiore a 4,25 tonnellate.	***soppresso***

Or. en

Emendamento 18
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposta di regolamento
Considerando 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
(7) Per ridurre i costi inutili per i costruttori e per gli operatori di veicoli, molti dei quali sono piccole e medie imprese, è opportuno sopprimere l'obbligo di installazione del tachigrafo per i veicoli commerciali leggeri elettrici a batteria di peso inferiore a 4,25 tonnellate.	***soppresso***

Or. en

Emendamento 19
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Proposta di regolamento
Considerando 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
(7) ***Per ridurre i costi inutili per i costruttori e per gli operatori di veicoli, molti dei quali sono piccole e medie imprese, è opportuno sopprimere l'obbligo di installazione del tachigrafo per*** i veicoli commerciali leggeri ***elettrici a batteria di peso inferiore a 4,25 tonnellate***.	(7) I veicoli commerciali leggeri ***nella fascia di peso compresa tra 3,5 e 4,25 tonnellate sono utilizzati prevalentemente da piccole e medie imprese e da commercianti che trasportano attrezzi e materiali nel settore dei trasporti nazionali. Gli obblighi relativi al tachigrafo comportano costi amministrativi e di attrezzatura ricorrenti che risultano sproporzionati rispetto a tali attività. È pertanto opportuno esentare tutti i veicoli utilizzati per il trasporto di merci in questa fascia di massa, qualora il trasporto non sia effettuato a titolo oneroso, ma per conto proprio dell'azienda o del conducente, e qualora la guida non costituisca l'attività principale della persona che guida il veicolo, indipendentemente dal tipo di gruppo propulsore, in modo che l'esenzione si basi sulla funzione e sulla massa del veicolo piuttosto che sul gruppo propulsore e non svantaggi arbitrariamente i veicoli convenzionali o ibridi che svolgono compiti identici.***

Or. en

Emendamento 20
Rachel Blom, Elisabeth Dieringer, Roman Haider, Vilis Krištopans

Proposta di regolamento
Considerando 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
(7) Per ridurre i costi inutili per i	(7) Per ridurre i costi inutili per i

costruttori e per gli operatori di veicoli, molti dei quali sono piccole e medie imprese, ***è opportuno*** sopprimere l'obbligo di installazione del tachigrafo per i veicoli commerciali leggeri ***elettrici a batteria di peso inferiore a*** 4,25 tonnellate.	costruttori e per gli operatori di veicoli, molti dei quali sono piccole e medie imprese, ***gli Stati membri dovrebbero poter*** sopprimere l'obbligo di installazione del tachigrafo per i veicoli commerciali leggeri elettrici ***con una massa massima ammissibile superiore a 3,5 tonnellate ma non superiore a*** 4,25 tonnellate***, indipendentemente dal tipo di gruppo propulsore, qualora tali veicoli siano utilizzati esclusivamente per il trasporto nazionale***.

Or. en

Motivazione

Tale esenzione dovrebbe ridurre gli oneri amministrativi sproporzionati a carico delle piccole e medie imprese e dei commercianti, lasciando impregiudicate le norme nazionali vigenti in materia di circolazione stradale, i poteri di esecuzione e le norme relative all'orario di lavoro.

Emendamento 21
Philippe Olivier

Proposta di regolamento
Considerando 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
(7) Per ridurre i costi inutili per i costruttori e per gli operatori di veicoli, molti dei quali sono piccole e medie imprese, è opportuno sopprimere l'obbligo di installazione del tachigrafo per i veicoli commerciali leggeri elettrici a batteria di peso inferiore a 4,25 tonnellate.	(7) Per ridurre i costi inutili per i costruttori e per gli operatori di veicoli, molti dei quali sono piccole e medie imprese, è opportuno sopprimere l'obbligo di installazione del tachigrafo per i veicoli commerciali leggeri elettrici a batteria di peso inferiore a 4,25 tonnellate ***a livello nazionale, ma è opportuno applicarlo quando tale tipo di veicoli è utilizzato nell'ambito del trasporto internazionale di merci***.

Or. fr

Motivazione

L'installation, à compter du 1er juillet 2026, d'un tachygraphe sur les véhicules utilitaires légers de plus de 2,5 tonnes affectés au transport de marchandises, est déjà prévue dans le

cadre du "Paquet Mobilité". Ainsi, dans l'esprit du "Paquet Mobilité", l'installation d'un tachygraphe sur les véhicules utilitaires légers électriques à batterie d'un poids inférieur à 4,25 tonnes doit être appliquée dans le cadre du cabotage et des transports internationaux de marchandises : compte tenu de la concurrence des "VUL" (Véhicules Utilitaires Légers) utilisés par des transporteurs d'Europe de l'Est pour des missions de cabotage dans les pays d'Europe de l'Ouest tels que la France, l'installation d'un tachygraphe doit pouvoir permettre de lutter contre la concurrence déloyale et le dumping social liés au détachement de chauffeurs routiers issus de pays à bas couts. Ce dispositif permettrait également aux autorités d'améliorer les contrôles et de renforcer la sécurité routière, limitant ainsi les risques d'accidents liés à des temps de conduite excessifs.

Emendamento 22
Volker Schnurrbusch

Proposta di regolamento
Considerando 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
(7) Per ridurre i costi inutili per i costruttori e per gli operatori di veicoli, molti dei quali sono piccole e medie imprese, è opportuno sopprimere l'obbligo di installazione del tachigrafo per i veicoli commerciali leggeri ***elettrici a batteria*** di peso inferiore a 4,25 tonnellate.	(7) Per ridurre i costi inutili per i costruttori e per gli operatori di veicoli, molti dei quali sono piccole e medie imprese, è opportuno sopprimere l'obbligo di installazione del tachigrafo per ***tutti*** i veicoli commerciali leggeri elettrici a batteria di peso inferiore a 4,25 tonnellate.

Or. en

Emendamento 23
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposta di regolamento
Considerando 7 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(7 bis) I tachigrafi intelligenti possono contribuire all'efficienza operativa degli operatori, non solo come strumento fondamentale per l'applicazione delle norme dell'UE sui periodi di guida e di riposo, ma anche per fornire una fonte di dati sicura e affidabile per consentire

pratiche logistiche e di gestione del parco veicoli più efficienti, tra cui una migliore pianificazione, monitoraggio e allocazione delle risorse.

Or. en

Emendamento 24
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposta di regolamento
Considerando 7 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(7 ter) Il ruolo dei tachigrafi quale strumento fondamentale per l'applicazione delle norme dell'Unione sui periodi di guida e di riposo si basa sull'interoperabilità tra i tachigrafi e le attrezzature e i sistemi utilizzati dalle autorità di contrasto, sostenendo in tal modo l'applicazione uniforme, la concorrenza leale e la protezione dei lavoratori del trasporto su strada in tutta l'Unione.

Or. en

Emendamento 25
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposta di regolamento
Considerando 8

Testo della Commissione	*Emendamento*
(8) Poiché spetta agli Stati membri decidere se avvalersi di tale deroga, l'esenzione dovrebbe applicarsi solo ai veicoli commerciali leggeri elettrici utilizzati esclusivamente in operazioni di trasporto interno.	***soppresso***

Or. en

Emendamento 26
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposta di regolamento
Considerando 8

Testo della Commissione	*Emendamento*
(8) Poiché spetta agli Stati membri decidere se avvalersi di tale deroga, l'esenzione dovrebbe applicarsi solo ai veicoli commerciali leggeri elettrici utilizzati esclusivamente in operazioni di trasporto interno.	***soppresso***

Or. en

Emendamento 27
Rachel Blom, Roman Haider, Elisabeth Dieringer, Vilis Krištopans

Proposta di regolamento
Considerando 8

Testo della Commissione	*Emendamento*
(8) Poiché spetta agli Stati membri decidere se avvalersi di tale deroga, l'esenzione dovrebbe applicarsi solo ai veicoli commerciali leggeri ***elettrici*** utilizzati esclusivamente in operazioni di trasporto interno.	(8) Poiché spetta agli Stati membri decidere se avvalersi di tale deroga, l'esenzione dovrebbe applicarsi solo ai veicoli commerciali leggeri utilizzati esclusivamente in operazioni di trasporto interno. ***Tale deroga riguarda esclusivamente l'obbligo di registrazione ed elimina un doppio onere amministrativo a carico degli operatori, in particolare delle piccole e medie imprese e dei commercianti. Essa non incide sui limiti dell'orario di lavoro di cui alla direttiva 2002/15/CE né sulle prescrizioni relative al tachigrafo applicabili al trasporto internazionale e al cabotaggio con veicoli di peso superiore a 2,5 tonnellate a norma del regolamento***

(UE) 2020/1054. La deroga lascia inoltre impregiudicate le norme nazionali sulla circolazione stradale e i poteri di esecuzione.

Or. en

Emendamento 28
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Proposta di regolamento
Considerando 8

Testo della Commissione	*Emendamento*
(8) Poiché spetta agli Stati membri decidere se avvalersi di tale deroga, l'esenzione dovrebbe applicarsi solo ai veicoli ***commerciali leggeri elettrici*** utilizzati esclusivamente in operazioni di trasporto interno.	(8) Poiché spetta agli Stati membri decidere se avvalersi di tale deroga, l'esenzione dovrebbe applicarsi solo ai veicoli utilizzati esclusivamente in operazioni di trasporto interno. ***Tale deroga riguarda esclusivamente l'obbligo di registrazione e non compromette in alcun modo la protezione dei conducenti. I limiti dell'orario di lavoro di cui alla direttiva 2002/15/CE continuano ad applicarsi integralmente a tutti i conducenti interessati e i trasporti internazionali e il cabotaggio con veicoli di peso superiore a 2,5 tonnellate restano soggetti alle prescrizioni relative al tachigrafo di cui al regolamento (UE) 2020/1054. La deroga elimina quindi un doppio onere amministrativo senza ridurre le misure di tutela sociale o di sicurezza stradale esistenti.***

Or. en

Emendamento 29
Volker Schnurrbusch

Proposta di regolamento
Considerando 8

Testo della Commissione	*Emendamento*
(8) Poiché spetta agli Stati membri decidere se avvalersi di tale deroga, l'esenzione dovrebbe applicarsi solo ai veicoli ***commerciali leggeri elettrici*** utilizzati esclusivamente in operazioni di trasporto interno.	(8) Poiché spetta agli Stati membri decidere se avvalersi di tale deroga, l'esenzione dovrebbe applicarsi solo ai veicoli utilizzati esclusivamente in operazioni di trasporto interno. ***Tale deroga riguarda esclusivamente l'obbligo di registrazione e non compromette in alcun modo la protezione dei conducenti. I limiti dell'orario di lavoro di cui alla direttiva 2002/15/CE continuano ad applicarsi integralmente a tutti i conducenti interessati e i trasporti internazionali e il cabotaggio con veicoli di peso superiore a 2,5 tonnellate restano soggetti alle prescrizioni relative al tachigrafo di cui al regolamento (UE) 2020/1054. La deroga elimina quindi un doppio onere amministrativo senza ridurre le misure di tutela sociale o di sicurezza stradale esistenti.***

Or. en

Emendamento 30
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Massimiliano Salini, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Adina Vălean, Angelika Niebler

Proposta di regolamento
Considerando 8

Testo della Commissione	*Emendamento*
(8) ***Poiché spetta agli Stati membri decidere se avvalersi di tale deroga,*** l'esenzione dovrebbe applicarsi ***solo*** ai veicoli commerciali leggeri ***elettrici*** utilizzati ***esclusivamente*** in operazioni di trasporto interno.	(8) ***Al fine di garantire l'efficace funzionamento del mercato unico e agevolare la circolazione transfrontaliera dei veicoli N2 a emissioni zero con una massa massima ammissibile superiore a 3,5 tonnellate ma non superiore a 4,25 tonnellate,*** l'esenzione dovrebbe applicarsi ai veicoli commerciali leggeri ***N2 a emissioni zero di peso compreso tra 3,5 e 4,25 tonnellate, indipendentemente dal fatto che siano*** utilizzati in operazioni di

trasporto interno ***o transfrontaliero***.

Or. en

Motivazione

L'attuale normativa dell'UE penalizza i veicoli commerciali leggeri elettrici (da 3,5 a 4,25 tonnellate) poiché il peso delle loro batterie li assoggetta a prescrizioni relative al tachigrafo e al limitatore di velocità a cui i furgoni equivalenti alimentati a combustibili fossili non sono soggetti. Tale disparità ostacola l'adozione di veicoli a emissioni zero da parte delle PMI, danneggia la competitività dei costruttori e compromette gli obiettivi climatici dell'UE. Per porre rimedio a questa situazione e promuovere trasporti più puliti, il testo propone di esentare questi veicoli N2 a emissioni zero dagli obblighi relativi ai dispositivi e di eliminare le rigide restrizioni regionali in materia di trasporto.

Emendamento 31
Maria Grapini

Proposta di regolamento
Considerando 8

Testo della Commissione	*Emendamento*
(8) Poiché spetta agli Stati membri decidere se avvalersi di tale deroga, l'esenzione dovrebbe applicarsi ***solo*** ai veicoli commerciali leggeri elettrici utilizzati esclusivamente in operazioni di trasporto interno.	(8) Poiché spetta agli Stati membri decidere se avvalersi di tale deroga, l'esenzione dovrebbe applicarsi ai veicoli commerciali leggeri elettrici utilizzati esclusivamente in operazioni di trasporto interno ***e non interno***.

Or. ro

Emendamento 32
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposta di regolamento
Considerando 9

Testo della Commissione	*Emendamento*
(9) Per ridurre gli oneri che l'installazione e l'uso di un tachigrafo pongono in capo ai conducenti non professionisti che guidano autocaravan di grandi dimensioni a fini non commerciali, nonché l'impatto che tali oneri possono	***soppresso***

avere sulla domanda di tali veicoli, le autorità nazionali dovrebbero poter esonerare detti veicoli e operazioni dalle norme sui periodi di guida e di riposo e dall'uso del tachigrafo, a condizione che non siano compromessi gli obiettivi di cui all'articolo 1 di tale regolamento.

Or. en

Emendamento 33
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
Considerando 9

Testo della Commissione	*Emendamento*
(9) Per ridurre gli oneri che ***l'***installazione e ***l'***uso di un tachigrafo pongono in capo ai conducenti non professionisti che guidano autocaravan di grandi dimensioni a fini non commerciali, nonché l'impatto che tali oneri possono avere sulla domanda di tali veicoli, le autorità nazionali dovrebbero poter esonerare detti veicoli e operazioni dalle norme sui tempi di guida e di riposo e dall'uso del tachigrafo, a condizione che non siano compromessi gli obiettivi di cui all'articolo 1 di tale regolamento.	(9) Per ridurre gli oneri che ***le norme relative ai tempi di guida e di riposo, nonché all'***installazione e ***all'***uso di un tachigrafo pongono in capo ai conducenti non professionisti che guidano autocaravan di grandi dimensioni a fini non commerciali, nonché l'impatto che tali oneri possono avere sulla domanda di tali veicoli, le autorità nazionali dovrebbero poter esonerare detti veicoli e operazioni dalle norme sui tempi di guida e di riposo e dall'uso del tachigrafo, a condizione che non siano compromessi gli obiettivi di cui all'articolo 1 di tale regolamento.

Or. en

Emendamento 34
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposta di regolamento
Considerando 9

Testo della Commissione	*Emendamento*
(9) Per ***ridurre gli oneri che l'***installazione e ***l'***uso di un tachigrafo ***pongono in capo ai*** conducenti non professionisti che guidano autocaravan di grandi dimensioni a fini non commerciali, nonché l'impatto che tali oneri possono avere sulla domanda di tali veicoli, le autorità nazionali dovrebbero poter esonerare detti veicoli e operazioni dalle norme sui tempi di guida e di riposo e dall'uso del tachigrafo, a condizione che non siano compromessi gli obiettivi di cui all'articolo 1 di tale regolamento.	(9) Per ***garantire chiarezza giuridica in merito all'***installazione e ***all'***uso di un tachigrafo ***per i*** conducenti non professionisti che guidano autocaravan di grandi dimensioni a fini non commerciali, nonché l'impatto che tali oneri possono avere sulla domanda di tali veicoli, le autorità nazionali dovrebbero poter esonerare detti veicoli e operazioni dalle norme sui tempi di guida e di riposo e dall'uso del tachigrafo, a condizione che non siano compromessi gli obiettivi di cui all'articolo 1 di tale regolamento.

Or. en

Emendamento 35
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposta di regolamento
Considerando 10

Testo della Commissione	*Emendamento*
(10) Ai sensi del regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, l'omologazione dei veicoli a motore, per quanto riguarda il livello sonoro e i sistemi di allarme acustico per veicoli, può essere ottenuta a norma del regolamento (UE) n. 540/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio[10] oppure a norma dei regolamenti ONU, compresi i regolamenti UNECE n. 138[11], n. 51[12] e n. 59[13]. Tale sistema parallelo rischia di causare una frammentazione del mercato. Inoltre il regolamento (UE) n. 540/2014 è divenuto obsoleto in ragione della carenza di aggiornamenti rispetto ai tre regolamenti UNECE summenzionati. Al fine di garantire un quadro coerente e il pieno allineamento ai regolamenti ONU, è opportuno abrogare il regolamento (UE)	(10) Ai sensi del regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, l'omologazione dei veicoli a motore, per quanto riguarda il livello sonoro e i sistemi di allarme acustico per veicoli, può essere ottenuta a norma del regolamento (UE) n. 540/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio[10] oppure a norma dei regolamenti ONU, compresi i regolamenti UNECE n. 138[11], n. 51[12] e n. 59[13]. Tale sistema parallelo rischia di causare una frammentazione del mercato. Inoltre il regolamento (UE) n. 540/2014 è divenuto obsoleto in ragione della carenza di aggiornamenti rispetto ai tre regolamenti UNECE summenzionati. Al fine di garantire un quadro coerente e il pieno allineamento ai regolamenti ONU, è opportuno abrogare il regolamento (UE)

n. 540/2014 e modificare l'allegato II del regolamento (UE) 2018/858 in modo da consentire esclusivamente la conformità ai regolamenti ONU applicabili.

n. 540/2014 e modificare l'allegato II del regolamento (UE) 2018/858 in modo da consentire esclusivamente la conformità ai regolamenti ONU applicabili. ***Tale allineamento non dovrebbe comportare una riduzione del livello di protezione contro il rumore del traffico né impedire all'Unione di adottare prescrizioni più rigorose ove necessario per proteggere la salute pubblica, gli utenti della strada vulnerabili e gli ambienti urbani.***

---

[10] Regolamento (UE) n. 540/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, relativo al livello sonoro dei veicoli a motore e i dispositivi silenziatori di sostituzione, che modifica la direttiva 2007/46/CE e che abroga la direttiva 70/157/CEE (GU L 158 del 27.5.2014, pag. 131, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj)

[11] Regolamento n. 138 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) – Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei veicoli silenziosi adibiti al trasporto su strada (QRTV) in relazione alla loro ridotta udibilità [2017/71] (GU L 9 del 13.1.2017, pag. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj).

[12] Regolamento n. 51 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) – Prescrizioni uniformi relative all'omologazione dei veicoli a motore aventi almeno quattro ruote con riferimento alle emissioni sonore [2018/798] (GU L 138 del 4.6.2018, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj).

[13] Regolamento ONU n. 59 — Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei dispositivi silenziatori di ricambio [2025/844] (GU L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj).

---

[10] Regolamento (UE) n. 540/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, relativo al livello sonoro dei veicoli a motore e i dispositivi silenziatori di sostituzione, che modifica la direttiva 2007/46/CE e che abroga la direttiva 70/157/CEE (GU L 158 del 27.5.2014, pag. 131, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj)

[11] Regolamento n. 138 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) – Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei veicoli silenziosi adibiti al trasporto su strada (QRTV) in relazione alla loro ridotta udibilità [2017/71] (GU L 9 del 13.1.2017, pag. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj).

[12] Regolamento n. 51 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) – Prescrizioni uniformi relative all'omologazione dei veicoli a motore aventi almeno quattro ruote con riferimento alle emissioni sonore [2018/798] (GU L 138 del 4.6.2018, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj).

[13] Regolamento ONU n. 59 — Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei dispositivi silenziatori di ricambio [2025/844] (GU L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj).

Or. en

Emendamento 36
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni, Svenja Hahn, Andreas Glück

Proposta di regolamento
Considerando 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(10 bis) La disponibilità e l'accessibilità economica delle infrastrutture di ricarica in tutti gli Stati membri sono fattori determinanti per la diffusione dei veicoli elettrici tra i cittadini e le imprese europee, in quanto influenzano in modo significativo le decisioni di acquisto dei consumatori. Gli investimenti in infrastrutture di ricarica ampie e interoperabili sono pertanto fondamentali per consentire una più ampia diffusione della mobilità a zero emissioni, nonché per migliorare l'uso elettrico dei veicoli ibridi ricaricabili, sostenendo in tal modo il loro contributo previsto alla riduzione delle emissioni di CO_2. È necessaria un'infrastruttura di ricarica adeguata in tutta l'Unione per garantire la convenienza dei consumatori, agevolare la mobilità transfrontaliera e sostenere il corretto funzionamento del mercato interno.

Or. en

Emendamento 37
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
Considerando 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(10 bis) I veicoli fabbricati in conformità delle prescrizioni normative applicabili al momento della loro

produzione non dovrebbero essere soggetti a ulteriori restrizioni alla loro immatricolazione, vendita o messa in circolazione unicamente a causa dell'entrata in vigore di nuove prescrizioni tecniche, il che non pregiudica l'applicazione di misure di salvaguardia o azioni correttive nei casi in cui i veicoli presentino un grave rischio per la sicurezza o l'ambiente, né dovrebbe impedire l'adozione di misure future sulla base di prove debitamente giustificate.

Or. en

Motivazione

Per eliminare la frammentazione del mercato e gli oneri amministrativi derivanti da procedure nazionali non armonizzate in materia di esenzioni per i veicoli di fine serie, come ad esempio i meccanismi variabili relativi alle quote o alle date limite, è opportuno semplificare il quadro normativo in materia di registrazione. Le attuali procedure creano inutili oneri burocratici sia per l'industria che per le autorità nazionali competenti. Pertanto, se la data di produzione di un veicolo è anteriore all'entrata in vigore di un nuovo obbligo giuridico, il relativo certificato di conformità dovrebbe rimanere valido, eliminando così la necessità di onerose procedure di deroga per i veicoli di fine serie.

Emendamento 38
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposta di regolamento
Considerando 11

Testo della Commissione	*Emendamento*
(11) In considerazione della rapida evoluzione della tecnologia dei veicoli elettrici a batteria e del crescente numero di veicoli elettrici sul mercato, l'interoperabilità tra i veicoli, le infrastrutture di ricarica e la rete elettrica assume un'importanza sempre più determinante. Un approccio armonizzato all'interoperabilità a livello di Unione è essenziale per evitare la frammentazione di determinate prescrizioni tecniche attualmente in fase di elaborazione al di	(11) In considerazione della rapida evoluzione della tecnologia dei veicoli elettrici a batteria e del crescente numero di veicoli elettrici sul mercato, l'interoperabilità tra i veicoli, le infrastrutture di ricarica e la rete elettrica assume un'importanza sempre più determinante ***e rappresenta un primo passo necessario per incoraggiare lo sviluppo e l'installazione di punti di ricarica bidirezionali***. ***Allo stesso tempo, le batterie dei veicoli elettrici offrono un***

fuori del quadro di omologazione dei veicoli, in particolare per quanto riguarda l'attuazione dei codici di rete riveduti (un codice di rete in materia di connessione della domanda istituito dal regolamento (UE) 2016/1388 della Commissione[14] e un codice di rete relativo ai requisiti per la connessione dei generatori alla rete istituito dal regolamento (UE) 2016/631 della Commissione[15]). Di conseguenza, per garantire capacità armonizzate dei veicoli elettrici a batteria e consentire servizi interoperabili veicolo-rete, i veicoli dovranno essere conformi a determinate prescrizioni tecniche. Pertanto, al fine di garantire l'interoperabilità tra i veicoli, le infrastrutture di ricarica e la rete elettrica, il regolamento (UE) 2018/858 dovrebbe conferire alla Commissione il potere di stabilire prescrizioni tecniche per quanto riguarda l'interfaccia hardware e di comunicazione dei veicoli esclusivamente elettrici (PEV) e dei veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV) con le infrastrutture di ricarica, la rete elettrica e i sistemi di alimentazione stazionari.

grande potenziale per l'accumulo temporaneo e la reimmissione nella rete dell'energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili, grazie alla ricarica bidirezionale, nei momenti in cui tale energia non è necessaria alle imprese e alle famiglie. Un approccio armonizzato all'interoperabilità a livello di Unione è essenziale per evitare la frammentazione di determinate prescrizioni tecniche attualmente in fase di elaborazione al di fuori del quadro di omologazione dei veicoli, in particolare per quanto riguarda l'attuazione dei codici di rete riveduti (un codice di rete in materia di connessione della domanda istituito dal regolamento (UE) 2016/1388 della Commissione[14] e un codice di rete relativo ai requisiti per la connessione dei generatori alla rete istituito dal regolamento (UE) 2016/631 della Commissione[15]) ***o il quadro riveduto degli strumenti di misura (direttiva (UE) 2026/706[15 bis]). Ai fini della ricarica bidirezionale, la direttiva (UE) 2018/2001[15 ter] (RED III) e l'articolo 14 del regolamento (UE) 2023/1542[15 quater] (regolamento sulle batterie) prevedono che i veicoli registrino i dati che i costruttori sono tenuti a rendere disponibili***. Di conseguenza, per garantire capacità armonizzate dei veicoli elettrici a batteria e consentire servizi interoperabili veicolo-rete, i veicoli dovranno essere conformi a determinate prescrizioni tecniche. Pertanto, al fine di garantire l'interoperabilità tra i veicoli, le infrastrutture di ricarica e la rete elettrica, il regolamento (UE) 2018/858 dovrebbe conferire alla Commissione il potere di stabilire prescrizioni tecniche per quanto riguarda l'interfaccia hardware e di comunicazione dei veicoli esclusivamente elettrici (PEV) e dei veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV) con le infrastrutture di ricarica, la rete elettrica e i sistemi di alimentazione stazionari***, garantendo nel contempo la coerenza con i requisiti della direttiva RED III, del regolamento sulle batterie e del***

regolamento sui dati[15 quinquies].

---

[14] Regolamento (UE) 2016/1388 della Commissione, del 17 agosto 2016, che istituisce un codice di rete in materia di connessione della domanda (GU L 223 del 18.8.2016, pag. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Regolamento (UE) 2016/631 della Commissione, del 14 aprile 2016, che istituisce un codice di rete relativo ai requisiti per la connessione dei generatori alla rete (GU L 112 del 27.4.2016, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

---

[14] Regolamento (UE) 2016/1388 della Commissione, del 17 agosto 2016, che istituisce un codice di rete in materia di connessione della domanda (GU L 223 del 18.8.2016, pag. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Regolamento (UE) 2016/631 della Commissione, del 14 aprile 2016, che istituisce un codice di rete relativo ai requisiti per la connessione dei generatori alla rete (GU L 112 del 27.4.2016, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[15 bis] Direttiva (UE) 2026/706 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2026, che modifica la direttiva 2014/32/UE per quanto riguarda i sistemi di misura per le apparecchiature di alimentazione dei veicoli elettrici e peri distributori di gas compresso e i contatori dell'energia elettrica, del gas e dell'energia termica (GU L, 2026/706, 20.3.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2026/706/oj).

[15 ter] Direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 82, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/2024-07-16).

[15 quater] Regolamento (UE) 2023/1542 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 luglio 2023, relativo alle batterie e ai rifiuti di batterie, che modifica la direttiva 2008/98/CE e il regolamento (UE) 2019/1020 e abroga la direttiva 2006/66/CE (GU L 191 del 28.7.2023, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/2025-07-31).

[15 quinquies] Regolamento (UE) 2023/2854 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 2023, riguardante norme armonizzate sull'accesso equo ai dati e sul

loro utilizzo e che modifica il regolamento (UE) 2017/2394 e la direttiva (UE) 2020/1828 (regolamento sui dati) (GU L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

Or. en

Emendamento 39
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Proposta di regolamento
Considerando 11

Testo della Commissione	*Emendamento*
(11) In considerazione ***della rapida evoluzione della tecnologia dei veicoli elettrici a batteria e*** del crescente numero di veicoli elettrici sul mercato, l'interoperabilità tra i veicoli, le infrastrutture di ricarica e la rete elettrica assume un'importanza sempre più determinante. Un approccio armonizzato all'interoperabilità a livello di Unione è essenziale per evitare la frammentazione di determinate prescrizioni tecniche attualmente in fase di elaborazione al di fuori del quadro di omologazione dei veicoli, in particolare per quanto riguarda l'attuazione dei codici di rete riveduti (un codice di rete in materia di connessione della domanda istituito dal regolamento (UE) 2016/1388 della Commissione[14] e un codice di rete relativo ai requisiti per la connessione dei generatori alla rete istituito dal regolamento (UE) 2016/631 della Commissione[15]). Di conseguenza, per garantire capacità armonizzate dei veicoli elettrici a batteria e consentire ***servizi interoperabili veicolo-rete***, i veicoli dovranno essere conformi a determinate prescrizioni tecniche. Pertanto, al fine di garantire l'interoperabilità tra i veicoli, le infrastrutture di ricarica e la rete elettrica, il regolamento (UE) 2018/858 dovrebbe	(11) In considerazione del crescente numero di veicoli elettrici sul mercato, l'interoperabilità tra i veicoli, le infrastrutture di ricarica e la rete elettrica assume un'importanza sempre più determinante. Un approccio armonizzato all'interoperabilità a livello di Unione è essenziale per evitare la frammentazione di determinate prescrizioni tecniche attualmente in fase di elaborazione al di fuori del quadro di omologazione dei veicoli, in particolare per quanto riguarda l'attuazione dei codici di rete riveduti (un codice di rete in materia di connessione della domanda istituito dal regolamento (UE) 2016/1388 della Commissione[14] e un codice di rete relativo ai requisiti per la connessione dei generatori alla rete istituito dal regolamento (UE) 2016/631 della Commissione[15]). Di conseguenza, per garantire capacità armonizzate dei veicoli elettrici a batteria e consentire ***una ricarica intelligente interoperabile***, i veicoli dovranno essere conformi a determinate prescrizioni tecniche. Pertanto, al fine di garantire l'interoperabilità tra i veicoli, le infrastrutture di ricarica e la rete elettrica, il regolamento (UE) 2018/858 dovrebbe conferire alla Commissione il potere di stabilire prescrizioni tecniche per quanto

conferire alla Commissione il potere di stabilire prescrizioni tecniche per quanto riguarda l'interfaccia hardware e di comunicazione dei veicoli esclusivamente elettrici (PEV) e dei veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV) con le infrastrutture di ricarica, la rete elettrica e i sistemi di alimentazione stazionari.	riguarda l'interfaccia hardware e di comunicazione dei veicoli esclusivamente elettrici (PEV) e dei veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV) con le infrastrutture di ricarica, la rete elettrica e i sistemi di alimentazione stazionari. ***Tale conferimento di potere dovrebbe essere limitato alla connessione fisica e al protocollo di comunicazione per la ricarica intelligente unidirezionale (quale spina, quale cavo e quale formato di comunicazione) e dovrebbe basarsi sulle norme già scelte dall'Unione ai sensi del regolamento (UE) 2023/1804, in particolare il sistema di ricarica combinata e, per i veicoli pesanti, il sistema di ricarica megawatt. Qualsiasi partecipazione ai servizi di trasferimento di energia veicolo-rete o bidirezionale dovrebbe rimanere volontaria e richiedere il consenso esplicito e revocabile del proprietario del veicolo; il conferimento di potere non dovrebbe creare obblighi indiretti per i proprietari di veicoli di condividere dati o di partecipare a sistemi di bilanciamento della rete.***
[14] Regolamento (UE) 2016/1388 della Commissione, del 17 agosto 2016, che istituisce un codice di rete in materia di connessione della domanda (GU L 223 del 18.8.2016, pag. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).	[14] Regolamento (UE) 2016/1388 della Commissione, del 17 agosto 2016, che istituisce un codice di rete in materia di connessione della domanda (GU L 223 del 18.8.2016, pag. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).
[15] Regolamento (UE) 2016/631 della Commissione, del 14 aprile 2016, che istituisce un codice di rete relativo ai requisiti per la connessione dei generatori alla rete (GU L 112 del 27.4.2016, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).	[15] Regolamento (UE) 2016/631 della Commissione, del 14 aprile 2016, che istituisce un codice di rete relativo ai requisiti per la connessione dei generatori alla rete (GU L 112 del 27.4.2016, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Emendamento 40
Nikola Minchev, Katri Kulmuni, Valérie Devaux

Proposta di regolamento
Considerando 11

Testo della Commissione	*Emendamento*
(11) In considerazione della rapida evoluzione della tecnologia dei veicoli elettrici a batteria e del crescente numero di veicoli elettrici sul mercato, l'interoperabilità tra i veicoli, le infrastrutture di ricarica e la rete elettrica assume un'importanza sempre più determinante. Un approccio armonizzato all'interoperabilità a livello di Unione è essenziale per evitare la frammentazione di determinate prescrizioni tecniche attualmente in fase di elaborazione al di fuori del quadro di omologazione dei veicoli, in particolare per quanto riguarda l'attuazione dei codici di rete riveduti (un codice di rete in materia di connessione della domanda istituito dal regolamento (UE) 2016/1388 della Commissione[14] e un codice di rete relativo ai requisiti per la connessione dei generatori alla rete istituito dal regolamento (UE) 2016/631 della Commissione[15]). Di conseguenza, per garantire capacità armonizzate dei veicoli elettrici a batteria e consentire servizi interoperabili veicolo-rete, i veicoli dovranno essere conformi a determinate prescrizioni tecniche. ***Pertanto,*** al fine di garantire ***l'***interoperabilità ***tra i veicoli, le infrastrutture di ricarica e la rete elettrica, il regolamento (UE) 2018/858 dovrebbe conferire alla*** Commissione ***il potere di stabilire*** prescrizioni tecniche per quanto riguarda l'interfaccia hardware e di comunicazione dei veicoli esclusivamente elettrici (PEV) e dei veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV) con le infrastrutture di ricarica, la rete elettrica e i sistemi di alimentazione stazionari.	(11) In considerazione della rapida evoluzione della tecnologia dei veicoli elettrici a batteria e del crescente numero di veicoli elettrici sul mercato, l'interoperabilità tra i veicoli, le infrastrutture di ricarica e la rete elettrica assume un'importanza sempre più determinante. Un approccio armonizzato all'interoperabilità a livello di Unione è essenziale per evitare la frammentazione di determinate prescrizioni tecniche attualmente in fase di elaborazione al di fuori del quadro di omologazione dei veicoli, in particolare per quanto riguarda l'attuazione dei codici di rete riveduti (un codice di rete in materia di connessione della domanda istituito dal regolamento (UE) 2016/1388 della Commissione[14] e un codice di rete relativo ai requisiti per la connessione dei generatori alla rete istituito dal regolamento (UE) 2016/631 della Commissione[15]). Di conseguenza, per garantire capacità armonizzate dei veicoli elettrici a batteria e consentire servizi interoperabili veicolo-rete, i veicoli dovranno essere conformi a determinate prescrizioni tecniche. Al fine di garantire ***tale*** interoperabilità, la Commissione ***dovrebbe adottare un atto delegato che stabilisca*** prescrizioni tecniche per quanto riguarda l'interfaccia hardware e di comunicazione dei veicoli esclusivamente elettrici (PEV) e dei veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV) con le infrastrutture di ricarica, la rete elettrica e i sistemi di alimentazione stazionari. ***L'atto delegato dovrebbe inoltre specificare una designazione "predisposto per il V2G" (comunicazione veicolo-rete (vehicle to grid – V2G)) da includere nel certificato di conformità dei veicoli, nonché una metodologia corrispondente per la verifica della conformità. L'atto delegato dovrebbe essere adottato entro un termine stabilito nel regolamento (UE) 2018/858, al fine di***

garantire un quadro dell'Unione tempestivo e coerente.

[14] Regolamento (UE) 2016/1388 della Commissione, del 17 agosto 2016, che istituisce un codice di rete in materia di connessione della domanda (GU L 223 del 18.8.2016, pag. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Regolamento (UE) 2016/631 della Commissione, del 14 aprile 2016, che istituisce un codice di rete relativo ai requisiti per la connessione dei generatori alla rete (GU L 112 del 27.4.2016, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[14] Regolamento (UE) 2016/1388 della Commissione, del 17 agosto 2016, che istituisce un codice di rete in materia di connessione della domanda (GU L 223 del 18.8.2016, pag. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Regolamento (UE) 2016/631 della Commissione, del 14 aprile 2016, che istituisce un codice di rete relativo ai requisiti per la connessione dei generatori alla rete (GU L 112 del 27.4.2016, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Emendamento 41
Volker Schnurrbusch

Proposta di regolamento
Considerando 11

Testo della Commissione	*Emendamento*
(11) In considerazione della rapida evoluzione della tecnologia dei veicoli elettrici a batteria e del crescente numero di veicoli elettrici sul mercato, l'interoperabilità tra i veicoli, le infrastrutture di ricarica e la rete elettrica assume un'importanza sempre più determinante. Un approccio armonizzato all'interoperabilità a livello di Unione è essenziale per evitare la frammentazione di determinate prescrizioni tecniche attualmente in fase di elaborazione al di fuori del quadro di omologazione dei veicoli, in particolare per quanto riguarda l'attuazione dei codici di rete riveduti (un codice di rete in materia di connessione della domanda istituito dal regolamento (UE) 2016/1388 della Commissione[14] e un codice di rete relativo ai requisiti per la	(11) In considerazione della rapida evoluzione della tecnologia dei veicoli elettrici a batteria e del crescente numero di veicoli elettrici sul mercato, l'interoperabilità tra i veicoli, le infrastrutture di ricarica e la rete elettrica assume un'importanza sempre più determinante. Un approccio armonizzato all'interoperabilità a livello di Unione è essenziale per evitare la frammentazione di determinate prescrizioni tecniche attualmente in fase di elaborazione al di fuori del quadro di omologazione dei veicoli, in particolare per quanto riguarda l'attuazione dei codici di rete riveduti (un codice di rete in materia di connessione della domanda istituito dal regolamento (UE) 2016/1388 della Commissione[14] e un codice di rete relativo ai requisiti per la

connessione dei generatori alla rete istituito dal regolamento (UE) 2016/631 della Commissione[15]). Di conseguenza, per garantire capacità armonizzate dei veicoli elettrici a batteria e consentire servizi interoperabili veicolo-rete, i veicoli dovranno essere conformi a determinate prescrizioni tecniche. Pertanto, al fine di garantire l'interoperabilità tra i veicoli, le infrastrutture di ricarica e la rete elettrica, il regolamento (UE) 2018/858 dovrebbe conferire alla Commissione il potere di stabilire prescrizioni tecniche per quanto riguarda l'interfaccia hardware e di comunicazione dei veicoli esclusivamente elettrici (PEV) e dei veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV) con le infrastrutture di ricarica, la rete elettrica e i sistemi di alimentazione stazionari.	connessione dei generatori alla rete istituito dal regolamento (UE) 2016/631 della Commissione[15]). Di conseguenza, per garantire capacità armonizzate dei veicoli elettrici a batteria e consentire servizi interoperabili veicolo-rete, i veicoli dovranno essere conformi a determinate prescrizioni tecniche. Pertanto, al fine di garantire l'interoperabilità tra i veicoli, le infrastrutture di ricarica e la rete elettrica, il regolamento (UE) 2018/858 dovrebbe conferire alla Commissione il potere di stabilire prescrizioni tecniche per quanto riguarda l'interfaccia hardware e di comunicazione dei veicoli esclusivamente elettrici (PEV) e dei veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV) con le infrastrutture di ricarica, la rete elettrica e i sistemi di alimentazione stazionari. ***Tale conferimento di potere dovrebbe essere limitato alla connessione fisica e al protocollo di comunicazione.***
[14] Regolamento (UE) 2016/1388 della Commissione, del 17 agosto 2016, che istituisce un codice di rete in materia di connessione della domanda (GU L 223 del 18.8.2016, pag. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).	[14] Regolamento (UE) 2016/1388 della Commissione, del 17 agosto 2016, che istituisce un codice di rete in materia di connessione della domanda (GU L 223 del 18.8.2016, pag. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).
[15] Regolamento (UE) 2016/631 della Commissione, del 14 aprile 2016, che istituisce un codice di rete relativo ai requisiti per la connessione dei generatori alla rete (GU L 112 del 27.4.2016, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).	[15] Regolamento (UE) 2016/631 della Commissione, del 14 aprile 2016, che istituisce un codice di rete relativo ai requisiti per la connessione dei generatori alla rete (GU L 112 del 27.4.2016, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Emendamento 42
Maria Grapini

Proposta di regolamento
Considerando 11

Testo della Commissione	*Emendamento*
(11) In considerazione della rapida evoluzione della tecnologia dei veicoli elettrici a batteria e del crescente numero di veicoli elettrici sul mercato, l'interoperabilità tra i veicoli, le infrastrutture di ricarica e la rete elettrica assume un'importanza sempre più determinante. Un approccio armonizzato all'interoperabilità a livello di Unione è essenziale per evitare la frammentazione di determinate prescrizioni tecniche attualmente in fase di elaborazione al di fuori del quadro di omologazione dei veicoli, in particolare per quanto riguarda l'attuazione dei codici di rete riveduti (un codice di rete in materia di connessione della domanda istituito dal regolamento (UE) 2016/1388 della Commissione[14] e un codice di rete relativo ai requisiti per la connessione dei generatori alla rete istituito dal regolamento (UE) 2016/631 della Commissione[15]). Di conseguenza, per garantire capacità armonizzate dei veicoli elettrici a batteria e consentire servizi interoperabili veicolo-rete, i veicoli dovranno essere conformi a determinate prescrizioni tecniche. Pertanto, al fine di garantire l'interoperabilità tra i veicoli, le infrastrutture di ricarica e la rete elettrica, il regolamento (UE) 2018/858 dovrebbe conferire alla Commissione il potere di stabilire prescrizioni tecniche per quanto riguarda l'interfaccia hardware e di comunicazione dei veicoli esclusivamente elettrici (PEV) e dei veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV) con le infrastrutture di ricarica, la rete elettrica e i sistemi di alimentazione stazionari.	(11) In considerazione della rapida evoluzione della tecnologia dei veicoli elettrici a batteria e del crescente numero di veicoli elettrici sul mercato, l'interoperabilità tra i veicoli, le infrastrutture di ricarica e la rete elettrica assume un'importanza sempre più determinante. Un approccio armonizzato all'interoperabilità a livello di Unione è essenziale per evitare la frammentazione di determinate prescrizioni tecniche attualmente in fase di elaborazione al di fuori del quadro di omologazione dei veicoli, in particolare per quanto riguarda l'attuazione dei codici di rete riveduti (un codice di rete in materia di connessione della domanda istituito dal regolamento (UE) 2016/1388 della Commissione[14] e un codice di rete relativo ai requisiti per la connessione dei generatori alla rete istituito dal regolamento (UE) 2016/631 della Commissione[15]). ***La mancanza di un approccio armonizzato potrebbe portare alla frammentazione del mercato unico e alla creazione di condizioni diseguali per gli utenti.*** Di conseguenza, per garantire capacità armonizzate dei veicoli elettrici a batteria e consentire servizi interoperabili veicolo-rete, i veicoli dovranno essere conformi a determinate prescrizioni tecniche. Pertanto, al fine di garantire l'interoperabilità tra i veicoli, le infrastrutture di ricarica e la rete elettrica, il regolamento (UE) 2018/858 dovrebbe conferire alla Commissione il potere di stabilire prescrizioni tecniche per quanto riguarda l'interfaccia hardware e di comunicazione dei veicoli esclusivamente elettrici (PEV) e dei veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV) con le infrastrutture di ricarica, la rete elettrica e i sistemi di alimentazione stazionari.
[14] Regolamento (UE) 2016/1388 della Commissione, del 17 agosto 2016, che istituisce un codice di rete in materia di	[14] Regolamento (UE) 2016/1388 della Commissione, del 17 agosto 2016, che istituisce un codice di rete in materia di

connessione della domanda (GU L 223 del 18.8.2016, pag. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Regolamento (UE) 2016/631 della Commissione, del 14 aprile 2016, che istituisce un codice di rete relativo ai requisiti per la connessione dei generatori alla rete (GU L 112 del 27.4.2016, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

connessione della domanda (GU L 223 del 18.8.2016, pag. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Regolamento (UE) 2016/631 della Commissione, del 14 aprile 2016, che istituisce un codice di rete relativo ai requisiti per la connessione dei generatori alla rete (GU L 112 del 27.4.2016, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. ro

Emendamento 43
Jonas Sjöstedt

Proposta di regolamento
Considerando 11

Testo della Commissione	*Emendamento*
(11) In considerazione della rapida evoluzione della tecnologia dei veicoli elettrici a batteria e del crescente numero di veicoli elettrici sul mercato, l'interoperabilità tra i veicoli, le infrastrutture di ricarica e la rete elettrica assume un'importanza sempre più determinante. Un approccio armonizzato all'interoperabilità a livello di Unione è essenziale per evitare la frammentazione di determinate prescrizioni tecniche attualmente in fase di elaborazione al di fuori del quadro di omologazione dei veicoli, in particolare per quanto riguarda l'attuazione dei codici di rete riveduti (un codice di rete in materia di connessione della domanda istituito dal regolamento (UE) 2016/1388 della Commissione[14] e un codice di rete relativo ai requisiti per la connessione dei generatori alla rete istituito dal regolamento (UE) 2016/631 della Commissione[15]). Di conseguenza, per garantire capacità armonizzate dei veicoli elettrici a batteria e consentire servizi interoperabili veicolo-rete, i veicoli dovranno essere conformi a determinate	(11) In considerazione della rapida evoluzione della tecnologia dei veicoli elettrici a batteria e del crescente numero di veicoli elettrici sul mercato, l'interoperabilità tra i veicoli, le infrastrutture di ricarica e la rete elettrica assume un'importanza sempre più determinante. Un approccio armonizzato all'interoperabilità a livello di Unione è essenziale per evitare la frammentazione di determinate prescrizioni tecniche attualmente in fase di elaborazione al di fuori del quadro di omologazione dei veicoli, in particolare per quanto riguarda l'attuazione dei codici di rete riveduti (un codice di rete in materia di connessione della domanda istituito dal regolamento (UE) 2016/1388 della Commissione[14] e un codice di rete relativo ai requisiti per la connessione dei generatori alla rete istituito dal regolamento (UE) 2016/631 della Commissione[15]). Di conseguenza, per garantire capacità armonizzate dei veicoli elettrici a batteria e consentire servizi interoperabili veicolo-rete, i veicoli dovranno essere conformi a determinate

prescrizioni tecniche. Pertanto, al fine di garantire l'interoperabilità tra i veicoli, le infrastrutture di ricarica e la rete elettrica, il regolamento (UE) 2018/858 dovrebbe ***conferire alla*** Commissione ***il potere*** di stabilire prescrizioni tecniche per quanto riguarda l'interfaccia hardware e di comunicazione dei veicoli esclusivamente elettrici (PEV) e dei veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV) con le infrastrutture di ricarica, la rete elettrica e i sistemi di alimentazione stazionari.

prescrizioni tecniche. Pertanto, al fine di garantire l'interoperabilità tra i veicoli, le infrastrutture di ricarica e la rete elettrica, il regolamento (UE) 2018/858 dovrebbe ***prevedere un obbligo per la*** Commissione***, temporalmente definito,*** di stabilire prescrizioni tecniche per quanto riguarda l'interfaccia hardware e di comunicazione dei veicoli esclusivamente elettrici (PEV) e dei veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV) con le infrastrutture di ricarica, la rete elettrica e i sistemi di alimentazione stazionari.

---

[14] Regolamento (UE) 2016/1388 della Commissione, del 17 agosto 2016, che istituisce un codice di rete in materia di connessione della domanda (GU L 223 del 18.8.2016, pag. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Regolamento (UE) 2016/631 della Commissione, del 14 aprile 2016, che istituisce un codice di rete relativo ai requisiti per la connessione dei generatori alla rete (GU L 112 del 27.4.2016, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[14] Regolamento (UE) 2016/1388 della Commissione, del 17 agosto 2016, che istituisce un codice di rete in materia di connessione della domanda (GU L 223 del 18.8.2016, pag. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Regolamento (UE) 2016/631 della Commissione, del 14 aprile 2016, che istituisce un codice di rete relativo ai requisiti per la connessione dei generatori alla rete (GU L 112 del 27.4.2016, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Emendamento 44
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Pál Szekeres, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Proposta di regolamento
Considerando 11 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(11 bis) L'interoperabilità consentita dal presente regolamento collega i veicoli in modo permanente e bidirezionale all'infrastruttura di ricarica e alla rete elettrica, rendendo così la cibersicurezza dei veicoli connessi parte integrante della sicurezza del sistema

energetico stesso. I veicoli che comunicano costantemente con server esterni e ricevono aggiornamenti software via etere sollevano, in termini di sicurezza, le stesse questioni già affrontate per le apparecchiature per le telecomunicazioni e le infrastrutture energetiche attraverso il pacchetto di strumenti per la cibersicurezza del 5G, che consente agli Stati membri di impedire ai fornitori ad alto rischio di accedere a funzioni critiche sulla base di una valutazione coordinata dei rischi, anziché mediante un'esclusione categorica fondata sull'origine. La Commissione dovrebbe pertanto valutare la necessità di un quadro europeo per la cibersicurezza dei veicoli connessi, orientandosi alla logica basata sul rischio di tale pacchetto di strumenti, e presentare una proposta, se del caso. In attesa di tale quadro, gli Stati membri dovrebbero mantenere la competenza di adottare misure proporzionate qualora i casi d'uso critici, quali la vicinanza agli impianti di difesa, alle infrastrutture critiche nazionali o ai parchi veicoli della pubblica amministrazione, lo giustifichino.

Or. en

Emendamento 45
Sigrid Friis, Gerben-Jan Gerbrandy, Yvan Verougstraete, Stine Bosse

Proposta di regolamento
Considerando 11 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(11 bis) L'introduzione di ulteriori flessibilità per la conformità nell'ambito delle norme sulle prestazioni relative alle emissioni di CO_2 per le autovetture nuove e i veicoli commerciali leggeri [revisione del regolamento (UE) 2019/63] consentirà di continuare a utilizzare i motori a combustione interna. Tali flessibilità non

dovrebbero compromettere gli obiettivi dell'Unione in materia di clima, qualità dell'aria e salute pubblica. Al fine di mantenere la coerenza tra le norme in materia di CO_2 e le norme di omologazione dell'Unione, la Commissione dovrebbe valutare se il regolamento (UE) 2024/1257 (quadro Euro 7) continui a essere efficace nel sostenere la transizione verso una mobilità a emissioni zero, anche attraverso prescrizioni rigorose in materia di emissioni inquinanti, durabilità delle batterie e prestazioni in condizioni reali dei veicoli. Qualora tale valutazione individui rischi legati al fatto che le flessibilità normative possano ritardare la riduzione delle emissioni, prolungare l'utilizzo di veicoli più inquinanti o compromettere l'obiettivo di neutralità climatica dell'Unione, la Commissione dovrebbe prendere in considerazione misure legislative adeguate per rafforzare il quadro Euro 7.

Or. en

(Regolamento (UE) 2019/63, regolamento (UE) 2019/1257)

Emendamento 46
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Proposta di regolamento
Considerando 12

Testo della Commissione	*Emendamento*
(12) La transizione verso un trasporto su strada più sostenibile ***è stata trainata principalmente dall'aumento delle vendite di modelli di veicoli elettrici di fascia alta. Tuttavia, per garantire la continuità di tale transizione, è necessario rendere i veicoli elettrici più accessibili.*** Misure normative mirate (***un periodo transitorio più lungo*** per le nuove prescrizioni, incentivi mirati nelle norme sulle emissioni di CO_2 dei veicoli), ***benefici*** fiscali (ad	(12) La transizione verso un trasporto su strada più sostenibile ***richiede quadri normativi che incentivino una effettiva riduzione delle emissioni, preservando nel contempo la neutralità tecnologica, la libertà di scelta dei consumatori e una mobilità accessibile***. Misure normative mirate (***periodi transitori più lunghi*** per le nuove prescrizioni, incentivi mirati nelle norme sulle emissioni di CO_2 dei veicoli), ***misure*** fiscali (ad esempio regimi di

esempio regimi di sovvenzione) e non fiscali (ad esempio parcheggi riservati), in linea con le norme in materia di aiuti di Stato, ove applicabili, possono ***contribuire a migliorare l'accessibilità economica dei*** veicoli elettrici di piccole dimensioni. ***Tuttavia il quadro di omologazione non comprende attualmente una definizione giuridica di veicolo elettrico di piccole dimensioni. È*** pertanto ***opportuno introdurre un'apposita sottocategoria all'interno dell'attuale categoria di*** veicoli ***M1***.

sovvenzione) e ***misure*** non fiscali (ad esempio parcheggi riservati), in linea con le norme in materia di aiuti di Stato, ove applicabili, possono ***favorire la diffusione sul mercato di veicoli a emissioni zero ad alta efficienza. Nell'elaborare tali misure, è opportuno prestare maggiore attenzione a criteri obiettivi pertinenti per le emissioni, tra cui il consumo di energia, il peso del veicolo e l'efficienza tecnologica. Le dimensioni ridotte non comportano di per sé costi di acquisto o di funzionamento inferiori. I*** veicoli elettrici di piccole dimensioni ***sono utilizzati prevalentemente come seconda auto, mentre le famiglie a basso reddito si affidano generalmente al mercato dell'usato e spesso hanno un accesso limitato alle infrastrutture di ricarica; molte famiglie, in particolare quelle con bambini, dipendono invece da veicoli che offrano una capacità di trasporto passeggeri, uno spazio per i bagagli e un'autonomia sufficienti a soddisfare le loro esigenze quotidiane di mobilità***. Pertanto ***l'obiettivo di una mobilità accessibile e sostenibile non dovrebbe limitarsi alla promozione di veicoli di dimensioni più ridotte, ma dovrebbe anche sostenere i*** veicoli ***familiari più grandi, purché raggiungano un elevato livello di efficienza energetica***. ***La differenziazione normativa dovrebbe quindi basarsi su parametri oggettivi e misurabili relativi alle emissioni, in particolare l'efficienza energetica. Un tale approccio favorirebbe un'effettiva riduzione delle emissioni di CO_2, promuoverebbe l'innovazione tecnologicamente neutra e rafforzerebbe gli incentivi per un miglioramento continuo dell'efficienza in tutti i segmenti di veicoli. Per contro, i criteri basati sulla lunghezza del veicolo possono incentivare adeguamenti dimensionali minori per ottenere vantaggi normativi, senza fornire alcuna ricompensa diretta per il miglioramento dell'efficienza tecnologica e dell'accessibilità economica.***

Emendamento 47
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
Considerando 12

Testo della Commissione	*Emendamento*
(12) La transizione verso un trasporto su strada più sostenibile è stata trainata principalmente dall'aumento delle vendite di modelli di veicoli elettrici di fascia alta. Tuttavia, per garantire la continuità di tale transizione, è necessario rendere i veicoli ***elettrici*** più accessibili. Misure normative mirate (un periodo transitorio più lungo per le nuove prescrizioni, incentivi mirati nelle norme sulle emissioni di CO_2 dei veicoli), benefici fiscali (ad esempio regimi di sovvenzione) e non fiscali (ad esempio parcheggi riservati), in linea con le norme in materia di aiuti di Stato, ove applicabili, possono contribuire a migliorare l'accessibilità economica dei veicoli elettrici di piccole dimensioni. Tuttavia il quadro di omologazione non comprende attualmente una definizione giuridica di veicolo ***elettrico*** di piccole dimensioni. È pertanto opportuno introdurre un'apposita sottocategoria all'interno ***dell'attuale categoria*** di veicoli M1.	(12) La transizione verso un trasporto su strada più sostenibile è stata trainata principalmente dall'aumento delle vendite di modelli di veicoli elettrici di fascia alta. Tuttavia, per garantire la continuità di tale transizione ***nel rispetto della neutralità tecnologica***, è necessario rendere i veicoli ***a emissioni zero e i veicoli commerciali leggeri*** più accessibili ***ed ampliare la gamma di tecnologie disponibili sul mercato, promuovendo i veicoli elettrici puri, quelli alimentati a celle a combustibile e altri veicoli alimentati a idrogeno, nonché i veicoli con motore a combustione interna o ibridi che funzionano esclusivamente con carburanti a emissioni zero di CO_2***. Misure normative mirate (un periodo transitorio più lungo per le nuove prescrizioni, incentivi mirati nelle norme sulle emissioni di CO_2 dei veicoli), benefici fiscali (ad esempio regimi di sovvenzione) e non fiscali (ad esempio parcheggi riservati), in linea con le norme in materia di aiuti di Stato, ove applicabili, possono contribuire a migliorare l'accessibilità economica dei veicoli elettrici di piccole dimensioni. Tuttavia***, sebbene il concetto di veicoli a emissioni zero sia stato introdotto nel regolamento (UE) 2019/631,*** il quadro di omologazione ***dei veicoli dell'Unione*** non comprende attualmente una definizione giuridica di veicolo ***a emissioni zero***. È pertanto opportuno introdurre un'apposita ***nuova*** sottocategoria ***di veicoli a emissioni zero***

all'interno ***delle attuali categorie*** di veicoli M1 ***e N1***. ***La definizione di "veicolo a zero emissioni di piccole dimensioni" come sottocategoria delle categorie di veicoli M1 e N1 di cui al presente regolamento è interconnessa con la definizione di veicoli a zero emissioni o con le disposizioni sui supercrediti di cui al regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, o con i requisiti in materia di basse emissioni di carbonio nel contesto degli appalti pubblici e dei regimi di sostegno pubblico e, se del caso, con le conseguenti modifiche delle disposizioni in materia di omologazione. Pertanto, in caso di sviluppi legislativi in tali settori, alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di tenerne conto nelle norme di omologazione mediante atti delegati.***

Or. en

Emendamento 48
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposta di regolamento
Considerando 12

Testo della Commissione	*Emendamento*
(12) La transizione verso un trasporto su strada più sostenibile è stata trainata principalmente dall'aumento delle vendite di modelli di veicoli elettrici di fascia alta. Tuttavia, per garantire la continuità di tale transizione, è necessario rendere i veicoli elettrici più accessibili. Misure normative mirate (***un periodo transitorio più lungo per le nuove prescrizioni,*** incentivi mirati nelle norme sulle emissioni di CO_2 dei veicoli), benefici fiscali (ad esempio regimi di sovvenzione) e non fiscali (ad esempio parcheggi riservati), in linea con le norme in materia di aiuti di Stato, ove applicabili, possono contribuire a migliorare	(12) La transizione verso un trasporto su strada più sostenibile è stata trainata principalmente dall'aumento delle vendite di modelli di veicoli elettrici di fascia alta***, il che ha altresì contribuito alla tendenza generale verso veicoli più grandi e pesanti sulle strade***. Tuttavia, per garantire la continuità di tale transizione, ***ampliarne l'impatto e assicurare una concorrenza leale nel mercato interno,*** è necessario rendere i veicoli elettrici più accessibili ***per i consumatori***. ***Le misure volte a promuovere veicoli elettrici di dimensioni più ridotte e a prezzi più accessibili dovrebbero rimanere coerenti con gli***

l'accessibilità economica dei veicoli elettrici di piccole dimensioni. Tuttavia il quadro di omologazione non comprende attualmente una definizione giuridica di veicolo elettrico di piccole dimensioni. È pertanto opportuno introdurre un'apposita sottocategoria all'interno dell'attuale categoria di veicoli M1.

obiettivi di sicurezza dell'Unione, anche per quanto riguarda la protezione degli occupanti e degli utenti vulnerabili della strada. Misure normative mirate (incentivi mirati nelle norme sulle emissioni di CO_2 dei veicoli), benefici fiscali (ad esempio regimi di sovvenzione) e non fiscali (ad esempio parcheggi riservati), in linea con le norme in materia di aiuti di Stato, ove applicabili, possono contribuire a migliorare l'accessibilità economica dei veicoli elettrici di piccole dimensioni ***e a rafforzare la fiducia dei consumatori***. ***Per tutelare i posti di lavoro, le competenze e il valore aggiunto industriale all'interno dell'UE, i produttori dovrebbero essere incentivati a investire nei veicoli elettrici di piccole dimensioni, anche attribuendo priorità ai contenuti "Made in EU" negli appalti pubblici e nella decarbonizzazione delle flotte aziendali, come stabilito dal regolamento (UE) XXXX/XXXX[15 sexies] [proposta relativa all'istituzione di un quadro di misure per l'accelerazione della capacità industriale e della decarbonizzazione nei settori strategici] ("atto legislativo sull'accelerazione della decarbonizzazione industriale").*** Tuttavia il quadro di omologazione non comprende attualmente una definizione giuridica di veicolo elettrico di piccole dimensioni. È pertanto opportuno introdurre un'apposita sottocategoria all'interno dell'attuale categoria di veicoli M1 ***al fine di chiarire il quadro normativo, agevolare l'attuazione di tali misure e garantire la coerenza del mercato interno***.

---

15 sexies ***Regolamento (UE) XXXX/XXXX del Parlamento europeo e del Consiglio, del [...], che istituisce un quadro di misure per l'accelerazione della capacità industriale e della decarbonizzazione in settori strategici e che modifica i regolamenti (UE) 2018/1724, (UE) 2024/1735 e (UE) 2024/3110 (GU...).***

Or. en

Emendamento 49
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Proposta di regolamento
Considerando 12

Testo della Commissione	*Emendamento*
(12) La transizione verso un trasporto su strada più sostenibile è stata trainata principalmente dall'aumento delle vendite di modelli di veicoli ***elettrici*** di fascia alta. Tuttavia, per garantire la continuità di tale transizione, è necessario rendere i veicoli ***elettrici più*** accessibili. Misure normative mirate (un periodo transitorio più lungo per le nuove prescrizioni, incentivi mirati nelle norme sulle emissioni di CO_2 dei veicoli), benefici fiscali (ad esempio regimi di sovvenzione) e non fiscali (ad esempio parcheggi riservati), in linea con le norme in materia di aiuti di Stato, ove applicabili, possono contribuire a migliorare l'accessibilità economica dei veicoli ***elettrici*** di piccole dimensioni. ***Tuttavia*** il quadro di omologazione non comprende attualmente una definizione giuridica di veicolo ***elettrico*** di piccole dimensioni***.*** È ***pertanto*** opportuno introdurre un'apposita sottocategoria all'interno dell'attuale categoria di veicoli M1.	(12) La transizione verso un trasporto su strada più sostenibile è stata trainata principalmente dall'aumento delle vendite di modelli di veicoli di fascia alta. Tuttavia, per garantire la continuità di tale transizione, è necessario rendere i veicoli ***a basse emissioni*** accessibili ***più ampiamente disponibili***. Misure normative mirate (un periodo transitorio più lungo per le nuove prescrizioni, incentivi mirati nelle norme sulle emissioni di CO_2 dei veicoli), benefici fiscali (ad esempio regimi di sovvenzione) e non fiscali (ad esempio parcheggi riservati), in linea con le norme in materia di aiuti di Stato, ove applicabili, possono contribuire a migliorare l'accessibilità economica dei veicoli ***a basse emissioni*** di piccole dimensioni ***prodotti nell'Unione***. ***L'obiettivo dell'accessibilità economica si raggiunge al meglio definendo la sottocategoria facendo riferimento alle prestazioni del veicolo in termini di emissioni piuttosto che a un'unica tecnologia di propulsione. L'ammissibilità dovrebbe pertanto riguardare tutti i veicoli che rientrano nella categoria dei veicoli 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 carburanti rinnovabili ai sensi dell'articolo 2, punto 22 bis, della direttiva (UE) 2018/2001, quali i biocarburanti definiti all'articolo 2, punto 33, di tale direttiva e i carburanti rinnovabili di origine non biologica, come definiti all'articolo 2, punto 36, di tale direttiva, indipendentemente dal tipo di gruppo propulsore. Poiché*** il quadro di

omologazione non comprende attualmente una definizione giuridica di ***un tale*** veicolo di piccole dimensioni, è opportuno introdurre un'apposita sottocategoria all'interno dell'attuale categoria di veicoli M1. ***Per garantire che i benefici associati a tale sottocategoria sostengano la produzione europea, l'ammissibilità dovrebbe essere subordinata all'origine del veicolo nell'Unione. I criteri per determinare l'origine dell'Unione ai fini di tale sottocategoria dovrebbero essere stabiliti mediante un atto legislativo adottato secondo la procedura legislativa ordinaria, in linea con la metodologia da stabilire a norma del regolamento [atto legislativo sull'accelerazione della decarbonizzazione industriale, 2026/0068(COD)].***

Or. en

Emendamento 50
Volker Schnurrbusch

Proposta di regolamento
Considerando 12

Testo della Commissione	*Emendamento*
(12) La transizione verso un trasporto su strada più sostenibile è stata trainata principalmente dall'aumento delle vendite di modelli di veicoli elettrici di fascia alta. Tuttavia, per garantire la continuità di tale transizione, è necessario rendere i veicoli ***elettrici più*** accessibili. Misure normative mirate (un periodo transitorio più lungo per le nuove prescrizioni, incentivi mirati nelle norme sulle emissioni di CO_2 dei veicoli), benefici fiscali (ad esempio regimi di sovvenzione) e non fiscali (ad esempio parcheggi riservati), in linea con le norme in materia di aiuti di Stato, ove applicabili, possono contribuire a migliorare l'accessibilità economica dei veicoli elettrici di piccole dimensioni. Tuttavia il quadro di omologazione non comprende	(12) La transizione verso un trasporto su strada più sostenibile è stata trainata principalmente dall'aumento delle vendite di modelli di veicoli elettrici di fascia alta. Tuttavia, per garantire la continuità di tale transizione, è necessario rendere i veicoli ***a basse emissioni*** accessibili***, garantendo la neutralità tecnologica***. Misure normative mirate (un periodo transitorio più lungo per le nuove prescrizioni, incentivi mirati nelle norme sulle emissioni di CO_2 dei veicoli), benefici fiscali (ad esempio regimi di sovvenzione) e non fiscali (ad esempio parcheggi riservati), in linea con le norme in materia di aiuti di Stato, ove applicabili, possono contribuire a migliorare l'accessibilità economica dei veicoli elettrici di piccole dimensioni. Tuttavia il

attualmente una definizione giuridica di veicolo elettrico di piccole dimensioni. È pertanto opportuno introdurre un'apposita sottocategoria all'interno dell'attuale categoria di veicoli M1.	quadro di omologazione non comprende attualmente una definizione giuridica di veicolo elettrico di piccole dimensioni. È pertanto opportuno introdurre un'apposita sottocategoria all'interno dell'attuale categoria di veicoli M1.

Or. en

Emendamento 51
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposta di regolamento
Considerando 12

Testo della Commissione	*Emendamento*
(12) La transizione verso un trasporto su strada più sostenibile è stata trainata principalmente dall'aumento delle vendite di modelli di veicoli elettrici di fascia alta. Tuttavia, per garantire la continuità di tale transizione, è necessario rendere i veicoli elettrici più accessibili. Misure normative mirate (***un periodo transitorio più lungo per le nuove prescrizioni,*** incentivi mirati nelle norme sulle emissioni di CO_2 dei veicoli), benefici fiscali (ad esempio regimi di sovvenzione) e non fiscali (ad esempio parcheggi riservati), in linea con le norme in materia di aiuti di Stato, ove applicabili, possono contribuire a migliorare l'accessibilità economica dei veicoli elettrici di piccole dimensioni. Tuttavia il quadro di omologazione non comprende attualmente una definizione giuridica di veicolo elettrico di piccole dimensioni. È pertanto opportuno introdurre un'apposita sottocategoria all'interno dell'attuale categoria di veicoli M1.	(12) La transizione verso un trasporto su strada più sostenibile è stata trainata principalmente dall'aumento delle vendite di modelli di veicoli elettrici di fascia alta. Tuttavia, per garantire la continuità di tale transizione, è necessario rendere i veicoli elettrici più accessibili. Misure normative mirate (incentivi mirati nelle norme sulle emissioni di CO_2 dei veicoli), benefici fiscali (ad esempio regimi di sovvenzione) e non fiscali (ad esempio parcheggi riservati), in linea con le norme in materia di aiuti di Stato, ove applicabili, possono contribuire a migliorare l'accessibilità economica dei veicoli elettrici di piccole dimensioni. Tuttavia il quadro di omologazione non comprende attualmente una definizione giuridica di veicolo elettrico di piccole dimensioni. È pertanto opportuno introdurre un'apposita sottocategoria all'interno dell'attuale categoria di veicoli M1.

Or. en

Emendamento 52
Jonas Sjöstedt

Proposta di regolamento
Considerando 12

Testo della Commissione	*Emendamento*
(12) La transizione verso un trasporto su strada più sostenibile è stata trainata principalmente dall'aumento delle vendite di modelli di veicoli elettrici di fascia alta. Tuttavia, per garantire la continuità di tale transizione, è necessario rendere i veicoli elettrici più accessibili. Misure normative mirate (***un periodo transitorio più lungo per le nuove prescrizioni,*** incentivi mirati nelle norme sulle emissioni di CO_2 dei veicoli), benefici fiscali (ad esempio regimi di sovvenzione) e non fiscali (ad esempio parcheggi riservati), in linea con le norme in materia di aiuti di Stato, ove applicabili, possono contribuire a migliorare l'accessibilità economica dei veicoli elettrici di piccole dimensioni. Tuttavia il quadro di omologazione non comprende attualmente una definizione giuridica di veicolo elettrico di piccole dimensioni. È pertanto opportuno introdurre un'apposita sottocategoria all'interno dell'attuale categoria di veicoli M1.	(12) La transizione verso un trasporto su strada più sostenibile è stata trainata principalmente dall'aumento delle vendite di modelli di veicoli elettrici di fascia alta. Tuttavia, per garantire la continuità di tale transizione, è necessario rendere i veicoli elettrici più accessibili. Misure normative mirate (incentivi mirati nelle norme sulle emissioni di CO_2 dei veicoli), benefici fiscali (ad esempio regimi di sovvenzione) e non fiscali (ad esempio parcheggi riservati), in linea con le norme in materia di aiuti di Stato, ove applicabili, possono contribuire a migliorare l'accessibilità economica dei veicoli elettrici di piccole dimensioni. Tuttavia il quadro di omologazione non comprende attualmente una definizione giuridica di veicolo elettrico di piccole dimensioni. È pertanto opportuno introdurre un'apposita sottocategoria all'interno dell'attuale categoria di veicoli M1.

Or. en

Emendamento 53
Rachel Blom, Roman Haider, Elisabeth Dieringer, Vilis Krištopans

Proposta di regolamento
Considerando 12 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(12 bis) Il fattore di utilizzo è l'ipotesi utilizzata nel diritto dell'Unione per determinare per quanto tempo un veicolo elettrico ibrido ricaricabile è azionato elettricamente. La revisione applicabile a partire dal 2027 a norma del regolamento (UE) 2023/443 della Commissione ridurrebbe in modo significativo tale ipotesi, peggiorando in

tal modo le prestazioni ufficiali in termini di emissioni di CO_2 dei veicoli elettrici ibridi ricaricabili. Tuttavia, tale revisione si basa sui dati relativi al parco veicoli esistente e sulle condizioni di ricarica, mentre si prevede che la capacità della batteria, la disponibilità di ricarica e il comportamento degli utenti continueranno a evolversi. L'applicazione di tale riduzione senza dati reali rappresentativi aggiornati rischia di escludere i veicoli elettrici ibridi ricaricabili dalle categorie di veicoli a zero e a basse emissioni, dai regimi di appalti pubblici e dai quadri nazionali di incentivi, anche se le loro prestazioni reali giustificherebbero il mantenimento dell'ammissibilità. Il fattore di utilizzo dovrebbe pertanto continuare a essere basato su dati rappresentativi e aggiornati e non dovrebbe compromettere un approccio tecnologicamente neutro alla mobilità a basse emissioni a prezzi accessibili.

Or. en

Emendamento 54
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposta di regolamento
Considerando 12 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(12 bis) Sebbene il costo totale di proprietà di un veicolo elettrico a batteria per tutta la sua durata di vita sia inferiore rispetto a quello di un veicolo con motore a combustione interna, principalmente grazie ai minori costi di manutenzione e per il carburante, il prezzo di acquisto più elevato di un veicolo elettrico nuovo costituisce spesso un ostacolo significativo per i consumatori. I modelli nazionali di leasing sociale, in particolare quelli

destinati alle famiglie a basso e medio reddito, si sono dimostrati efficaci nell'accelerare la diffusione di veicoli a emissioni zero, riducendo in tal modo la dipendenza dai combustibili fossili e l'impatto delle fluttuazioni dei prezzi. Gli Stati membri dovrebbero essere incoraggiati a istituire un quadro normativo per il leasing sociale, rivolto in particolare alle famiglie a basso e medio reddito, agli utenti vulnerabili dei trasporti e ai lavoratori. A tal fine, gli Stati membri sono incoraggiati a utilizzare i fondi dell'UE disponibili, in particolare il Fondo sociale per il clima istituito dal regolamento (UE) 2023/955[15 septies].

[15 septies] ***Regolamento (UE) 2023/955 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, che istituisce un Fondo sociale per il clima e che modifica il regolamento (UE) 2021/1060 (GU L 130 del 16.5.2023, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj).***

Or. en

Emendamento 55
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
Considerando 12 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(12 bis) In attesa della proposta della Commissione sui con combustibili neutri in termini di emissioni di CO2 come previsto dal considerando 11 del regolamento (UE) 2023/851, e tenuto conto dei negoziati in corso sulla sua revisione, nel presente regolamento è opportuno considerare combustibili neutri in termini di emissioni di CO_2 tutti i

combustibili definiti dalla direttiva sulle energie rinnovabili (UE) 2018/2001, a condizione che soddisfino i criteri di sostenibilità di tale direttiva e degli atti delegati ad essa associati, laddove nella produzione del combustibile sia assorbita la stessa quantità di CO_2 proveniente da biomassa, dall'aria ambiente o da fonti di carbonio riciclate che viene rilasciata durante la combustione nella fase di utilizzo. Tali combustibili dovrebbero includere combustibili rinnovabili e/o sintetici, quali biocarburanti, biogas, combustibili da biomassa, carburanti rinnovabili liquidi e gassosi di origine non biologica per il trasporto (RFNBO) o carburanti derivanti da carbonio riciclato (RCF), nonché biocarburanti prodotti a partire dalle materie prime elencate nell'allegato IX del regolamento (UE) 2018/2021.

Or. en

Emendamento 56
Sigrid Friis, Yvan Verougstraete, Gerben-Jan Gerbrandy, Pascal Canfin, Stine Bosse

Proposta di regolamento
Considerando 12 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(12 bis) I veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna possono contribuire efficacemente agli obiettivi climatici dell'Unione solo se i valori normativi delle emissioni di CO_2 riflettono le loro prestazioni reali. Il fattore di utilizzo impiegato per determinare le emissioni ponderate di CO_2 di tali veicoli nell'ambito del quadro di omologazione dovrebbe pertanto essere valutato periodicamente dalla Commissione sulla base di dati reali, compresi i dati sulle quote effettive di guida elettrica, sul consumo di carburante, sul consumo di energia elettrica e sul comportamento di ricarica. Qualora i valori di omologazione

risultino non rappresentativi delle prestazioni reali, la Commissione dovrebbe adeguare la metodologia pertinente e, se del caso, applicare fattori di correzione per garantire l'integrità ambientale e l'efficacia del presente regolamento (UE) 2019/613.

Or. en

(Regolamento (UE) 2019/613)

Motivazione

Plug-in hybrid vehicles are credited under the CO2 standards on the basis of type-approval values that depend heavily on the assumed electric driving share. If those assumptions do not reflect real-world use, the Regulation risks overestimating emissions reductions and weakening the transition to zero-emission mobility. Regularly assessing and updating the utility factor, including through manufacturer-specific corrections where necessary, would ensure that regulatory values reflect actual vehicle performance, protect the integrity of the CO2 standards and maintain a fair competitive framework for manufacturers investing in genuine electrification.

Emendamento 57
Jens Gieseke

Proposta di regolamento
Considerando 12 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(12 bis) Allo stesso tempo, i veicoli elettrici ad alta efficienza possono contribuire in modo significativo alla riduzione del consumo energetico, alla riduzione dei costi di gestione per i consumatori e alla riduzione della pressione sui sistemi elettrici. Al fine di incoraggiare lo sviluppo e la diffusione sul mercato di tali veicoli, è opportuno istituire una categoria specifica per i veicoli elettrici ad alta efficienza e fornire incentivi mirati, anche attraverso un meccanismo di supercredito nell'ambito delle norme sulle prestazioni in materia di emissioni di CO_2. Tuttavia il quadro di omologazione non comprende attualmente una definizione giuridica di

veicolo elettrico ad alta efficienza. È pertanto opportuno introdurre un'apposita sottocategoria all'interno dell'attuale categoria di veicoli M1.

Or. en

Motivazione

I veicoli elettrici ad alta efficienza contribuiscono a ridurre i costi di gestione per i consumatori, a diminuire la domanda energetica complessiva e ad alleggerire la pressione sui sistemi elettrici. Per fare in modo che sia promosso lo sviluppo di veicoli efficienti dal punto di vista energetico, occorre introdurre un nuovo supercredito.

Emendamento 58
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Proposta di regolamento
Considerando 12 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(12 bis) Il fattore di utilizzo impiegato per determinare le emissioni ufficiali di CO_2 dei veicoli elettrici ibridi ricaricabili è stato rivisto dal regolamento (UE) 2023/443 della Commissione in due fasi, la seconda delle quali entrerà in vigore il 1º gennaio 2027. Da quando è stata progettata tale revisione, i gruppi propulsori ibridi ricaricabili hanno notevolmente aumentato la loro autonomia elettrica e la percentuale di guida in modalità elettrica in condizioni reali. Pertanto l'applicazione della fase prevista per il 2027 sottovaluterebbe quindi le prestazioni dei veicoli all'avanguardia e scoraggerebbe i costanti investimenti in una tecnologia di transizione che rimane importante ai fini dell'accessibilità economica e per le regioni con infrastrutture di ricarica limitate. È pertanto opportuno mantenere i parametri relativi ai fattori di utilizzo applicabili nel 2025 e nel 2026.

Or. en

Emendamento 59
Daniel Attard

Proposta di regolamento
Considerando 12 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(12 bis) L'introduzione della nuova sottocategoria di veicoli M1E dovrebbe tenere conto delle circostanze specifiche dei mercati di piccole dimensioni e dei mercati con guida a destra, al fine di garantire l'accessibilità economica, l'accessibilità al mercato e costi di conformità proporzionati.

Or. en

Motivazione

Per garantire che la categoria M1E proposta rimanga commercialmente sostenibile per i mercati dei veicoli di piccole dimensioni e con guida a destra.

Emendamento 60
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Proposta di regolamento
Considerando 13

Testo della Commissione	*Emendamento*
(13) Nel definire le date di applicazione delle future prescrizioni per i veicoli a motore che interessano la nuova sottocategoria dei veicoli elettrici di piccole dimensioni, è opportuno tenere conto dell'impatto proporzionalmente maggiore, in termini di costi di sviluppo, che le nuove prescrizioni possono avere su tali veicoli rispetto a quelli più pesanti e più costosi.	***soppresso***

Or. en

Emendamento 61
Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposta di regolamento
Considerando 13

Testo della Commissione	*Emendamento*
(13) Nel definire le date di applicazione delle future prescrizioni per i veicoli a motore che interessano la nuova sottocategoria dei veicoli elettrici di piccole dimensioni, è opportuno tenere conto dell'impatto proporzionalmente maggiore, in termini di costi di sviluppo, che le nuove prescrizioni possono avere su tali veicoli rispetto a quelli più pesanti e più costosi.	***soppresso***

Or. en

Emendamento 62
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposta di regolamento
Considerando 13

Testo della Commissione	*Emendamento*
(13) Nel definire le date di applicazione delle future prescrizioni per i veicoli a motore che interessano la nuova sottocategoria dei veicoli elettrici di piccole dimensioni, è opportuno tenere conto ***dell'impatto proporzionalmente maggiore, in termini di costi di sviluppo, che le nuove prescrizioni possono avere su tali veicoli rispetto a quelli più pesanti e più costosi***.	(13) Nel definire le date di applicazione delle future prescrizioni per i veicoli a motore che interessano la nuova sottocategoria dei veicoli elettrici di piccole dimensioni, è opportuno tenere conto ***di un determinato numero di parametri per garantire che forniscano la massima sicurezza agli utenti finali e agli altri utenti della strada, in particolare agli utenti vulnerabili quali pedoni e ciclisti, poiché tali veicoli sono specificamente destinati alla circolazione nelle aree urbane. È pertanto opportuno garantire, come minimo, la conformità alle prescrizioni applicabili alle autovetture***

	della categoria M1 a norma del regolamento (UE) 2019/2144 per questa nuova sottocategoria di veicoli.

Or. en

Emendamento 63
Maria Grapini

Proposta di regolamento
Considerando 13

Testo della Commissione	*Emendamento*
(13) Nel definire le date di applicazione delle future prescrizioni per i veicoli a motore che interessano la nuova sottocategoria dei veicoli elettrici di piccole dimensioni, è opportuno tenere conto dell'impatto proporzionalmente maggiore, in termini di costi di sviluppo, che le nuove prescrizioni possono avere su tali veicoli rispetto a quelli più pesanti e più costosi.	(13) Nel definire le date di applicazione delle future prescrizioni per i veicoli a motore che interessano la nuova sottocategoria dei veicoli elettrici di piccole dimensioni, è opportuno tenere conto dell'impatto proporzionalmente maggiore, in termini di costi di sviluppo, che le nuove prescrizioni possono avere su tali veicoli rispetto a quelli più pesanti e più costosi. ***Ciò è necessario per evitare di scoraggiare lo sviluppo e l'uso di veicoli elettrici di piccole dimensioni.***

Or. ro

Emendamento 64
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
Considerando 13

Testo della Commissione	*Emendamento*
(13) Nel definire le date di applicazione delle future prescrizioni per i veicoli a motore che interessano la nuova sottocategoria ***dei*** veicoli ***elettrici di piccole dimensioni***, è opportuno tenere conto dell'impatto proporzionalmente maggiore, in termini di costi di sviluppo,	(13) Nel definire le date di applicazione delle future prescrizioni per i veicoli a motore che interessano la nuova sottocategoria ***di*** veicoli, è opportuno tenere conto dell'impatto proporzionalmente maggiore, in termini di costi di sviluppo, che le nuove prescrizioni

che le nuove prescrizioni possono avere su tali veicoli rispetto a quelli più pesanti e più costosi.	possono avere su tali veicoli rispetto a quelli più pesanti e più costosi.

Or. en

Emendamento 65
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposta di regolamento
Considerando 13 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(13 bis) Il regolamento (UE) 2019/2144 è stato adottato nel 2019 e dovrebbe essere riesaminato nel 2027 al fine di adeguarne i requisiti ai più recenti sviluppi tecnologici che garantiscono la massima sicurezza per gli utenti della strada, in particolare quelli vulnerabili. Alcuni aggiornamenti di tali requisiti sono già in corso nel quadro dei lavori dell'UNECE, di cui l'UE fa parte, al fine di adeguare i requisiti di prestazione dei veicoli. Tali aggiornamenti, nonché eventuali nuovi dispositivi di sicurezza nell'ambito del riesame del regolamento (UE) 2019/2144, dovrebbero essere applicabili alla categoria di veicoli M1E per salvaguardare la sicurezza stradale e contribuire al conseguimento degli obiettivi dell'UE in materia. Inoltre, gli attuali requisiti previsti dal regolamento (UE) 2019/2144 dovrebbero rimanere invariati.

Or. en

Emendamento 66
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni, Svenja Hahn, Andreas Glück

Proposta di regolamento
Considerando 14

Testo della Commissione	*Emendamento*
(14) Come annunciato nel piano d'azione industriale per il settore automobilistico dell'UE, la Commissione pubblicherà una raccomandazione con opzioni per regimi di incentivi che si sono rivelati efficaci nel promuovere la diffusione di veicoli a emissioni zero ***e che rispettano le*** norme sulla concorrenza. Le raccomandazioni agli Stati membri relative alle misure fiscali (sovvenzioni all'acquisto, esenzioni fiscali, esenzioni dal pedaggio stradale) e non fiscali (assegnazione di diritti di parcheggio basati sulle dimensioni, infrastrutture di ricarica dedicate, ecc.) potrebbero essere basate anche sulla nuova sottocategoria delle auto elettriche di piccole dimensioni.	(14) Come annunciato nel piano d'azione industriale per il settore automobilistico dell'UE, la Commissione pubblicherà una raccomandazione con opzioni per regimi di incentivi che si sono rivelati efficaci nel promuovere la diffusione di veicoli a emissioni zero***. Tali incentivi dovrebbero essere coerenti con gli obiettivi strategici dell'Unione, tra cui il rafforzamento della competitività dell'industria automobilistica europea, pur rimanendo conformi alle*** norme sulla concorrenza ***ed evitando distorsioni del mercato interno***. Le raccomandazioni agli Stati membri relative alle misure fiscali (sovvenzioni all'acquisto, esenzioni fiscali, esenzioni dal pedaggio stradale) e non fiscali (assegnazione di diritti di parcheggio basati sulle dimensioni, infrastrutture di ricarica dedicate, ecc.) potrebbero essere basate anche sulla nuova sottocategoria delle auto elettriche di piccole dimensioni. ***Tali misure dovrebbero garantire che il sostegno pubblico contribuisca efficacemente al rafforzamento dell'ecosistema industriale dell'Unione.***

Or. en

Emendamento 67
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Proposta di regolamento
Considerando 14 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(14 bis) Gli Stati membri destinano risorse considerevoli agli incentivi per i veicoli, ma non esiste una definizione comune che consenta loro di indirizzare tale sostegno verso veicoli che incarnano la creazione di valore europeo. Il regolamento [atto legislativo

sull'accelerazione della decarbonizzazione industriale, 2026/0068(COD)] stabilisce, per la prima volta, una metodologia basata su componenti e fornitori per determinare se un veicolo è di origine dell'Unione, ma limita tale metodologia ai veicoli elettrici e ne disciplina l'adeguamento principalmente attraverso atti delegati. I veicoli dotati di gruppi propulsori a combustione interna o ibridi, compresi i veicoli alimentati con combustibili rinnovabili di origine non biologica quali definiti all'articolo 2, punto 36, della direttiva (UE) 2018/2001 o con biocarburanti quali definiti all'articolo 2, punto 33, di tale direttiva, che continuano a rappresentare una quota significativa delle immatricolazioni che beneficiano di un sostegno, non rientrano in alcun quadro equivalente. Al fine di fornire agli Stati membri uno strumento efficace con cui rafforzare la base di approvvigionamento europea, qualora decidessero di farlo, preservando nel contempo la responsabilità dei colegislatori in merito alla portata di tali misure, la Commissione dovrebbe valutare l'estensione di tale metodologia in modo neutrale rispetto al tipo di propulsione e presentare una proposta da adottare secondo la procedura legislativa ordinaria, affinché la portata e le soglie di tale quadro riflettano una scelta politica consapevole e non una calibrazione tecnica.

Or. en

Emendamento 68
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Massimiliano Salini, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Adina Vălean, Angelika Niebler

Proposta di regolamento
Considerando 14 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(14 bis) I veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV) possono svolgere un ruolo nella transizione verso una mobilità a zero emissioni e possono essere utili per casi d'uso specifici nonché su altri mercati globali. I veicoli OVC-HEV contribuiscono a ridurre le emissioni di CO_2 del trasporto su strada combinando la tecnologia dei motori a combustione con la capacità di propulsione elettrica, offrendo nel contempo ai consumatori un'opzione pratica e flessibile in grado di avvicinarli alla mobilità elettrica. Le emissioni di CO_2 dei veicoli OVC-HEV, quali definiti nel regolamento (UE) 2024/1257, sono calcolate utilizzando un fattore di utilizzo che nel 2025 ha aumentato i parametri di chilometraggio delle prove di omologazione e se ne prevede un ulteriore inasprimento nel 2027. Tale inasprimento comporterebbe un aumento significativo dei valori di CO_2 per l'omologazione, riducendo in tal modo il contributo dei veicoli OVC-HEV al rispetto da parte dei costruttori degli obiettivi di riduzione di CO_2. Al fine di garantire la stabilità normativa e preservare il contributo dei veicoli OVC-HEV alle riduzioni delle emissioni, il fattore di utilizzo attuale dovrebbe essere mantenuto modificando il regolamento (UE) 2024/1257.

Or. en

Motivazione

In order to determine the range in electric mode of hybrid vehicles with external recharging systems (plug in hybrid vehicles) Utility Factors (UF) apply. According to Regulation (EU) 2023/443 a new UF should apply as from 1st January 2027. Given the ongoing progress of the plug-in hybrid technology and its value to the European supply chain, related jobs and technological knowledge we believe that a further tightening of the UF would prematurely end investments into a technology which has so much more potential for Europe. In order to promote this technology and allow industry to continue to invest in it, it is proposed to freeze the current UF.

Emendamento 69
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposta di regolamento
Considerando 16

Testo della Commissione	*Emendamento*
(16) A causa del peso della batteria, è possibile che i veicoli commerciali leggeri elettrici a batteria superino il peso di 3,5 tonnellate e siano soggetti all'obbligo di essere muniti di dispositivi di limitazione della velocità, anche se presentano lo stesso carico utile e lo stesso caso d'uso dei veicoli commerciali leggeri con motore a combustione interna che non rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2019/2144. Tale obbligo impone costi ***inutili*** ai costruttori di veicoli e alle imprese che acquistano tali veicoli, rallentando la ***crescita*** del numero di veicoli commerciali leggeri a emissioni zero. È ***pertanto*** opportuno esonerare i veicoli ***a emissioni zero*** della categoria N2 con massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile compresa tra 3,5 e 4,25 tonnellate dall'obbligo di essere muniti di dispositivi di limitazione della velocità.	(16) A causa del peso della batteria, è possibile che i veicoli commerciali leggeri elettrici a batteria superino il peso di 3,5 tonnellate e siano soggetti all'obbligo di essere muniti di dispositivi di limitazione della velocità, ***data la correlazione tra il peso maggiore del veicolo e una maggiore forza d'urto,*** anche se presentano lo stesso carico utile e lo stesso caso d'uso dei veicoli commerciali leggeri con motore a combustione interna che non rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2019/2144. ***La massa del veicolo costituisce un parametro pertinente per la sicurezza stradale.*** Tale obbligo impone costi ***aggiuntivi*** ai costruttori di veicoli e alle imprese che acquistano tali veicoli, rallentando la ***diffusione*** del numero di veicoli commerciali leggeri a emissioni zero. ***Al fine di sostenere la transizione verso trasporti a emissioni zero e di rafforzare la competitività delle imprese europee, in particolare delle PMI,*** è opportuno esonerare i veicoli ***elettrici puri*** della categoria N2 con massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile compresa tra 3,5 e 4,25 tonnellate dall'obbligo di essere muniti di dispositivi di limitazione della velocità***, a condizione che siano attuate misure adeguate per garantire la sicurezza stradale***. ***Tale esenzione potrebbe essere soggetta a riesame periodico per garantire che rimanga proporzionata, sicura e compatibile con gli obiettivi in materia di sicurezza e mercato interno.***

Or. en

Emendamento 70
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposta di regolamento
Considerando 16

Testo della Commissione	*Emendamento*
(16) A causa del peso della batteria, è possibile che i veicoli commerciali leggeri elettrici a batteria superino il peso di 3,5 tonnellate e siano soggetti all'obbligo di essere muniti di dispositivi di limitazione della velocità, anche se presentano lo stesso carico utile e lo stesso caso d'uso dei veicoli commerciali leggeri con motore a combustione interna che non rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2019/2144. Tale obbligo impone costi inutili ai costruttori di veicoli e alle imprese che acquistano tali veicoli, rallentando la crescita del numero di veicoli commerciali leggeri a emissioni zero. È pertanto opportuno esonerare i veicoli a emissioni zero della categoria N2 con massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile compresa tra 3,5 e 4,25 tonnellate dall'obbligo di essere muniti di dispositivi di limitazione della velocità.	(16) A causa del peso della batteria, è possibile che i veicoli commerciali leggeri elettrici a batteria superino il peso di 3,5 tonnellate e siano soggetti all'obbligo di essere muniti di dispositivi di limitazione della velocità, anche se presentano lo stesso carico utile e lo stesso caso d'uso dei veicoli commerciali leggeri con motore a combustione interna che non rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2019/2144. Tale obbligo impone costi inutili ai costruttori di veicoli e alle imprese che acquistano tali veicoli, rallentando la crescita del numero di veicoli commerciali leggeri a emissioni zero. È pertanto opportuno esonerare i veicoli a emissioni zero della categoria N2 con massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile compresa tra 3,5 e 4,25 tonnellate dall'obbligo di essere muniti di dispositivi di limitazione della velocità. ***Tuttavia, poiché tale esenzione non è stata oggetto di una valutazione d'impatto specifica e si prevede che la densità di energia delle batterie migliorerà nel tempo, la sua continua giustificazione dovrebbe essere esaminata nel contesto della valutazione del regolamento (UE) 2019/2144. La Commissione dovrebbe pertanto valutare gli effetti dell'esenzione sulla sicurezza stradale e sugli sviluppi tecnologici e, se del caso, ponderare se la soglia di massa massima a carico tecnicamente ammissibile rimanga necessaria.***

Or. en

Emendamento 71
Volker Schnurrbusch

Proposta di regolamento
Considerando 16

Testo della Commissione	*Emendamento*
(16) A causa del peso ***della batteria***, è possibile che i veicoli commerciali leggeri ***elettrici a batteria*** superino il peso di 3,5 tonnellate e siano soggetti all'obbligo di essere muniti di dispositivi di limitazione della velocità***, anche se presentano lo stesso carico utile e lo stesso caso d'uso dei veicoli commerciali leggeri con motore a combustione interna che non rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2019/2144***. ***Tale obbligo impone costi inutili ai costruttori di veicoli e alle imprese che acquistano tali veicoli, rallentando la crescita del numero di veicoli commerciali leggeri a emissioni zero.*** È pertanto opportuno esonerare i veicoli ***a emissioni zero*** della categoria N2 con massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile compresa tra 3,5 e 4,25 tonnellate dall'obbligo di essere muniti di dispositivi di limitazione della velocità.	(16) A causa del peso ***dei moderni sistemi di sicurezza e di altre caratteristiche obbligatorie dei veicoli commerciali leggeri***, è possibile che i veicoli commerciali leggeri superino il peso di 3,5 tonnellate e siano soggetti all'obbligo di essere muniti di dispositivi di limitazione della velocità. È pertanto opportuno esonerare i veicoli ***commerciali leggeri*** della categoria N2 con massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile compresa tra 3,5 e 4,25 tonnellate dall'obbligo di essere muniti di dispositivi di limitazione della velocità.

Or. en

Emendamento 72
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Proposta di regolamento
Considerando 16

Testo della Commissione	*Emendamento*
(16) ***A causa del peso della batteria, è possibile che i veicoli commerciali leggeri elettrici a batteria superino il peso di 3,5 tonnellate e siano soggetti all'obbligo di essere muniti di dispositivi di limitazione della velocità, anche se presentano lo***	(16) I veicoli della categoria N2 con ***una*** massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile compresa tra 3,5 e 4,25 tonnellate ***rientrano in tale categoria a causa del peso dei dispositivi obbligatori piuttosto che per un profilo di***

stesso carico utile e lo stesso caso d'uso dei veicoli commerciali leggeri con motore a combustione interna che non rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2019/2144. Tale obbligo impone costi inutili ai costruttori di veicoli e alle imprese che acquistano tali veicoli, rallentando la crescita del numero di veicoli commerciali leggeri a emissioni zero. È pertanto opportuno esonerare i veicoli ***a emissioni zero*** della categoria N2 con massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile compresa tra 3,5 e 4,25 tonnellate dall'obbligo di essere muniti di dispositivi di limitazione della velocità.

rischio più elevato, e presentano lo stesso carico utile e lo stesso caso d'uso dei veicoli commerciali leggeri di peso minore che non rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2019/2144. È pertanto opportuno esonerare tali veicoli dall'obbligo di essere muniti di dispositivi di limitazione della velocità***, indipendentemente dal tipo di propulsione***. ***Gestire in modo coerente l'intera fascia di massa consente inoltre agli operatori di sfruttare appieno il carico utile dei furgoni moderni, riducendo il numero di viaggi necessari per un determinato volume di merci e abbassando così le emissioni per tonnellata-chilometro.***

Or. en

Emendamento 73
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
Considerando 16 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(16 bis) È importante concedere agli Stati membri, alle autorità nazionali e agli operatori economici il tempo necessario per prepararsi all'applicazione delle nuove regole introdotte dal regolamento (UE) 2024/1257 e dagli atti di esecuzione e delegati adottati a norma dello stesso. Date le sfide tecniche specifiche associate allo sviluppo e alla diffusione di tecnologie a emissioni zero per i veicoli pesanti e i rimorchi, per tali categorie di veicoli è opportuno un lasso di tempo di adeguamento più lungo. È pertanto opportuno rinviare ulteriormente l'applicazione delle disposizioni del regolamento (UE) 2024/1257 per i veicoli nuovi delle categorie M2, M3, N2 o N3 e i rimorchi delle categorie O3 o O4 al fine di

garantire che l'industria interessata disponga di tempo sufficiente per l'attuazione delle nuove prescrizioni. Si rammenta che per i veicoli pesanti e i rimorchi la data di applicazione può essere posticipata, dato che per i veicoli pesanti la transizione verso i veicoli a emissioni zero sarà più lunga. Le date di adozione dei corrispondenti atti di esecuzione dovrebbero essere modificate di conseguenza.

Or. en

Emendamento 74
Nicolás González Casares, Rosa Serrano Sierra, Javi López, Laura Ballarín Cereza, César Luena, Leire Pajín

Proposta di regolamento
Considerando 16 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(16 bis) I bambini lasciati incustoditi all'interno di veicoli possono essere esposti a rischi gravi e in rapida evoluzione, tra cui colpi di calore, l'ipotermia o altre situazioni potenzialmente letali. Diversi Stati membri hanno già adottato misure per far fronte a tale rischio, anche introducendo obblighi nazionali relativi ai dispositivi di allarme per bambini o antiabbandono. Sebbene tali misure perseguano un obiettivo di sicurezza legittimo e importante, prescrizioni nazionali divergenti possono creare una frammentazione nel mercato interno e diversi livelli di protezione in tutta l'Unione. Alla luce della disponibilità di tecnologie di rilevamento della presenza di bambini e della loro progressiva integrazione nei protocolli di valutazione della sicurezza dei veicoli, è opportuno stabilire una prescrizione armonizzata a livello dell'Unione affinché i veicoli delle categorie M1 e N1 siano dotati di sistemi in grado di rilevare o dedurre in modo

affidabile la presenza di un bambino lasciato incustodito nel veicolo e di emettere avvertimenti tempestivi.

Or. en

Emendamento 75
Valérie Devaux, Andreas Schwab, Michael Bloss, Merja Kyllönen, Grégory Allione, Benoit Cassart, Nikola Minchev, Katri Kulmuni, Jan-Christoph Oetjen

Proposta di regolamento
Considerando 16 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(16 bis) I sistemi di maniglia delle porte a filo muro e a scomparsa, in particolare quelli che si basano sull'azionamento elettrico, possono presentare rischi in caso di interruzione di corrente, collisione, congelamento o situazioni di emergenza, tra cui incendio del veicolo e immersione in acqua. È necessario che i costruttori delle categorie M1 e N1 garantiscano che tali maniglie possano essere utilizzate in tali situazioni e consentano un rapido intervento dei servizi di emergenza stabilendo una norma di sicurezza comune e facilmente attuabile.

Or. en

Emendamento 76
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposta di regolamento
Considerando 16 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(16 bis) Poiché alcuni reagenti potrebbero congelarsi a basse temperature, i costruttori dovrebbero essere tenuti a progettare e realizzare sistemi di iniezione dei reagenti in modo

che possano resistere a un uso prolungato, compreso il funzionamento in condizioni di freddo in cui il reagente potrebbe essere sottoposto a ripetuti cicli di congelamento e scongelamento. Ciò include l'adozione di misure volte a garantire il riscaldamento dei serbatoi e delle tubazioni dei reagenti.

Or. en

Emendamento 77
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposta di regolamento
Considerando 16 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(16 ter) I dati reali di monitoraggio a bordo del consumo di carburante e di energia (OBFCM) dei veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV) immatricolati nell'UE nel periodo compreso tra il 2021 e il 2023 mostrano che le emissioni reali di CO_2 di tali veicoli sono state in media 3,5 volte superiori in tale periodo ai valori di omologazione. Si tratta di un valore notevolmente superiore rispetto a quello dei veicoli convenzionali, e ciò può essere spiegato dal divario tra il fattore di utilizzo impiegato durante l'omologazione e le effettive modalità di ricarica e guida del veicolo, con conseguente aumento delle emissioni e delle spese per il carburante a carico dei consumatori. L'analisi di tali dati conferma altresì che il divario rispetto alle emissioni reali per tali veicoli è in aumento. Al fine di rafforzare la tutela dei consumatori e garantire che tali veicoli non subiscano un trattamento iniquo rispetto ad altre tecnologie, è necessario aggiornare annualmente il fattore di utilizzo impiegato per stimare le emissioni di CO_2 dei veicoli OVC-HEV durante l'omologazione, sulla base dei dati

ricevuti dall'OBFCM.

Or. en

Emendamento 78
Valérie Devaux, Nikola Minchev, Benoit Cassart, Jan-Christoph Oetjen

Proposta di regolamento
Considerando 16 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(16 ter) Le tecnologie relative al sovralimentatore offrono ulteriori opportunità per la decarbonizzazione dei veicoli pesanti, ma attualmente non sono adeguatamente disciplinate dagli atti di esecuzione adottati ai sensi della normativa Euro 6. In particolare, il quadro esistente non consente l'omologazione dei motori leggeri destinati ad essere utilizzati come sovralimentatori nei veicoli pesanti. Al fine di ridurre gli oneri normativi e i costi per i costruttori, è opportuno adottare atti di esecuzione che consentano l'uso e l'omologazione di tali motori per l'applicazione sui veicoli pesanti.

Or. en

Emendamento 79
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposta di regolamento
Considerando 17

Testo della Commissione	*Emendamento*
(17) I costruttori di veicoli delle categorie M1 e N1 sono tenuti a effettuare prove di laboratorio a basse temperature sui motori a norma dell'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257. ***Poiché le***	(17) I costruttori di veicoli delle categorie M1 e N1 sono tenuti a effettuare prove di laboratorio a basse temperature sui motori a norma dell'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257. ***Sebbene le***

condizioni di temperatura della prova di laboratorio a bassa temperatura per emissioni sono già coperte dalla prova gas inquinanti e PN per le prove su strada relative alle emissioni di guida reali***, la dimostrazione della conformità delle emissioni in condizioni di bassa temperatura (a -7 ºC) è coperta dall'obbligo di conformità alle prescrizioni relative alle emissioni di guida reali (da*** -7 ºC ***a*** 38 ºC***)***. Pertanto***, al fine di ridurre i costi per i costruttori connessi alle prescrizioni specifiche di cui*** all'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257***, è opportuno sopprimere la prescrizione relativa alla prova specifica di laboratorio a bassa temperatura, considerato che la sua soppressione non pregiudicherà gli standard ambientali garantiti dalla prova delle emissioni di guida reali***.

norme in materia di emissioni di guida reali ***(RDE) definiscano gli intervalli di temperatura consentiti ai fini delle prove in una fascia compresa tra*** -7 °C ***e*** 38 °C***, tali intervalli non costituiscono condizioni di prova obbligatorie e, di conseguenza, non vi è alcun obbligo di effettuare una prova RDE a -7 °C; la conformità a tale temperatura rimane quindi teorica piuttosto che dimostrata***. ***La prova di laboratorio a bassa temperatura, invece, sottopone i veicoli a condizioni standardizzate e controllate a -7 °C utilizzando il ciclo di guida urbano, consentendo misurazioni ripetibili e comparabili delle emissioni con avviamento a freddo. Le emissioni con avviamento a freddo costituiscono una fase critica durante la quale le emissioni di monossido di carbonio (CO) e idrocarburi (HC), in particolare rilasciate dai veicoli a benzina, sono notevolmente elevate a causa del funzionamento inefficiente del sistema di post-trattamento prima del riscaldamento e rappresentano un'ampia percentuale delle emissioni urbane totali. Poiché tali emissioni non possono essere rilevate in modo coerente attraverso la prova RDE, che è soggetta alla variabilità reale del comportamento di guida e delle condizioni del traffico, le due prove sono complementari e servono a scopi distinti e la loro coesistenza non costituisce una duplicazione. Inoltre, mentre l'obbligo di effettuare prove a bassa temperatura è stato ripreso dal regolamento (CE) n. 715/2007[16 bis] nel regolamento (UE) 2024/1257, i corrispondenti valori limite di emissione per CO e HC sono stati inavvertitamente omessi in quest'ultimo. È*** pertanto ***opportuno mantenere l'obbligo di effettuare prove di laboratorio a bassa temperatura di cui*** all'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257 ***e reintrodurre valori limite di emissione per CO e HC non meno rigorosi di quelli applicabili ai sensi del regolamento (CE) n. 715/2007, al fine di riflettere l'intenzione originaria dei colegislatori e***

di mantenere un elevato livello di protezione dell'ambiente e della salute pubblica.

---

16 bis ***Regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, GU L 171 del 29.6.2007, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/2020-09-01).***

Or. en

Emendamento 80
Antonín Staněk, Ondřej Knotek, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Jana Nagyová, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Klara Dostalova

Proposta di regolamento
Considerando 17

Testo della Commissione	*Emendamento*
(17) I costruttori di veicoli delle categorie M1 e N1 sono tenuti a effettuare prove di laboratorio a basse temperature sui motori a norma dell'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257. ***Poiché le condizioni di temperatura della prova di laboratorio a bassa temperatura per emissioni sono già coperte dalla prova gas inquinanti e PN per le prove su strada relative alle emissioni di guida reali, la dimostrazione della conformità delle emissioni in condizioni di bassa temperatura (a -7 ºC) è coperta dall'obbligo di conformità alle prescrizioni relative alle emissioni di guida reali (da -7 ºC a 38 ºC).*** Pertanto, al fine di ridurre i costi per i costruttori connessi alle prescrizioni specifiche di cui all'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257, è opportuno ***sopprimere la***	(17) I costruttori di veicoli delle categorie M1 e N1 sono tenuti a effettuare prove di laboratorio a basse temperature sui motori a norma dell'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257. Pertanto, al fine di ridurre i costi per i costruttori connessi alle prescrizioni specifiche di cui all'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257, è opportuno ***dichiarare la conformità alla*** prescrizione relativa alla prova specifica di laboratorio a bassa temperatura ***in sede di omologazione, ove applicabile***.

prescrizione relativa alla prova specifica di laboratorio a bassa temperatura***,*** ***considerato che la sua soppressione non pregiudicherà gli standard ambientali garantiti dalla prova delle emissioni di guida reali***.

Or. en

Motivazione

Euro 7 preserva in gran parte il quadro Euro 6, compresi i limiti di emissione e le prove WLTP/RDE. Tuttavia, sebbene la prova di tipo 6 a bassa temperatura (-7 °C) rimanga nell'elenco, la relativa procedura e i relativi limiti sono stati omessi, creando così un obbligo di prova senza standard definiti. L'emendamento elimina la prova obbligatoria di tipo 6 ai fini dell'omologazione, pur mantenendo i limiti di bassa temperatura previsti dalla normativa Euro 6; la conformità viene dimostrata tramite una dichiarazione di conformità del costruttore.

Emendamento 81
Kateřina Konečná

Proposta di regolamento
Considerando 17

Testo della Commissione	*Emendamento*
(17) I costruttori di veicoli delle categorie M1 e N1 sono tenuti a effettuare prove di laboratorio a basse temperature sui motori a norma dell'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257. ***Poiché le condizioni di temperatura della prova di laboratorio a bassa temperatura per emissioni sono già coperte dalla prova gas inquinanti e PN per le prove su strada relative alle emissioni di guida reali, la dimostrazione della conformità delle emissioni in condizioni di bassa temperatura (a -7 ºC) è coperta dall'obbligo di conformità alle prescrizioni relative alle emissioni di guida reali (da -7 ºC a 38 ºC).*** Pertanto, al fine di ridurre i costi per i costruttori connessi alle prescrizioni specifiche di cui all'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257, è opportuno ***sopprimere la*** prescrizione relativa alla prova specifica	(17) I costruttori di veicoli delle categorie M1 e N1 sono tenuti a effettuare prove di laboratorio a basse temperature sui motori a norma dell'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257. Pertanto, al fine di ridurre i costi per i costruttori connessi alle prescrizioni specifiche di cui all'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257, è opportuno ***dichiarare la conformità alla*** prescrizione relativa alla prova specifica di laboratorio a bassa temperatura ***in sede di omologazione, ove applicabile***.

di laboratorio a bassa temperatura***,*** ***considerato che la sua soppressione non pregiudicherà gli standard ambientali garantiti dalla prova delle emissioni di guida reali***.

Or. en

Emendamento 82
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
Considerando 17

Testo della Commissione	*Emendamento*
(17) I costruttori di veicoli delle categorie M1 e N1 sono tenuti a effettuare prove di laboratorio a basse temperature sui motori a norma dell'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257. ***Poiché le condizioni di temperatura della prova di laboratorio a bassa temperatura per emissioni sono già coperte dalla prova gas inquinanti e PN per le prove su strada relative alle emissioni di guida reali, la dimostrazione della conformità delle emissioni in condizioni di bassa temperatura (a -7 ºC) è coperta dall'obbligo di conformità alle prescrizioni relative alle emissioni di guida reali (da -7 ºC a 38 ºC).*** Pertanto, al fine di ridurre i costi per i costruttori connessi alle prescrizioni specifiche di cui all'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257, è opportuno ***sopprimere la*** prescrizione relativa alla prova specifica di laboratorio a bassa temperatura***,*** ***considerato che la sua soppressione non pregiudicherà gli standard ambientali garantiti dalla prova delle emissioni di guida reali***.	(17) I costruttori di veicoli delle categorie M1 e N1 sono tenuti a effettuare prove di laboratorio a basse temperature sui motori a norma dell'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257. Pertanto, al fine di ridurre i costi per i costruttori connessi alle prescrizioni specifiche di cui all'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257, è opportuno ***dichiarare la conformità alla*** prescrizione relativa alla prova specifica di laboratorio a bassa temperatura ***in sede di omologazione, ove applicabile***.

Or. en

Motivazione

Al fine di mantenere un elevato livello di protezione dell'ambiente evitando nel contempo prove fisiche superflue, occorre mantenere l'obbligo giuridico di rispettare i limiti di emissione a bassa temperatura reintroducendo i limiti di emissione a bassa temperatura previsti dalla normativa Euro 6.

Emendamento 83
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Proposta di regolamento
Considerando 17

Testo della Commissione	*Emendamento*
(17) I costruttori di veicoli delle categorie M1 e N1 sono tenuti a effettuare prove di laboratorio a basse temperature sui motori a norma dell'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257. ***Poiché le condizioni di temperatura della prova di laboratorio a bassa temperatura per emissioni sono già coperte dalla prova gas inquinanti e PN per le prove su strada relative alle emissioni di guida reali, la dimostrazione della conformità delle emissioni in condizioni di bassa temperatura (a -7 ºC) è coperta dall'obbligo di conformità alle prescrizioni relative alle emissioni di guida reali (da -7 ºC a 38 ºC).*** Pertanto, al fine di ridurre i costi per i costruttori connessi alle prescrizioni specifiche di cui all'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257, è opportuno ***sopprimere la*** prescrizione relativa alla prova specifica di laboratorio a bassa temperatura***, considerato che la sua soppressione non pregiudicherà gli standard ambientali garantiti dalla prova delle emissioni di guida reali***.	(17) I costruttori di veicoli delle categorie M1 e N1 sono tenuti a effettuare prove di laboratorio a basse temperature sui motori a norma dell'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257. Pertanto, al fine di ridurre i costi per i costruttori connessi alle prescrizioni specifiche di cui all'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257, è opportuno ***dichiarare la conformità alla*** prescrizione relativa alla prova specifica di laboratorio a bassa temperatura ***in sede di omologazione, ove applicabile***.

Or. en

Motivazione

Il regolamento (UE) 2024/1257 (Euro 7) era inteso a preservare il quadro normativo Euro 6

in materia di emissioni dei veicoli leggeri. Tuttavia, sebbene la prova di tipo 6 a bassa temperatura rimanga formalmente "obbligatoria", la relativa procedura e i valori limite non sono stati recepiti, creando incertezza giuridica. Il pacchetto omnibus per il settore automobilistico elimina le prove di omologazione obbligatorie di tipo 6. L'emendamento garantisce che il rispetto dei limiti a bassa temperatura previsti dalla normativa Euro 6 rimanga applicabile attraverso la dichiarazione del costruttore e la vigilanza del mercato.

Emendamento 84
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec, Benoit Cassart

Proposta di regolamento
Considerando 17

Testo della Commissione	*Emendamento*
(17) I costruttori di veicoli delle categorie M1 e N1 sono tenuti a effettuare prove di laboratorio a basse temperature sui motori a norma dell'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257. ***Poiché le condizioni di temperatura della prova di laboratorio a bassa temperatura per emissioni sono già coperte dalla prova gas inquinanti e PN per le prove su strada relative alle emissioni di guida reali, la dimostrazione della conformità delle emissioni in condizioni di bassa temperatura (a -7 ºC) è coperta dall'obbligo di conformità alle prescrizioni relative alle emissioni di guida reali (da -7 ºC a 38 ºC).*** Pertanto, al fine di ridurre i costi per i costruttori connessi alle prescrizioni specifiche di cui all'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257, è opportuno ***sopprimere la*** prescrizione relativa alla prova specifica di laboratorio a bassa temperatura***, considerato che la sua soppressione non pregiudicherà gli standard ambientali garantiti dalla prova delle emissioni di guida reali***.	(17) I costruttori di veicoli delle categorie M1 e N1 sono tenuti a effettuare prove di laboratorio a basse temperature sui motori a norma dell'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257. Pertanto, al fine di ridurre i costi per i costruttori connessi alle prescrizioni specifiche di cui all'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257, è opportuno ***dichiarare la conformità alla*** prescrizione relativa alla prova specifica di laboratorio a bassa temperatura ***in sede di omologazione, ove applicabile***.

Or. en

Motivazione

Il regolamento (UE) 2024/1257 (Euro 7) era inteso a preservare in larga misura il quadro normativo Euro 6. Tuttavia, sebbene la prova a bassa temperatura continui a figurare tra i

requisiti obbligatori, la relativa procedura e i limiti di emissione non sono stati recepiti, creando così un vuoto giuridico. Il pacchetto omnibus per il settore automobilistico elimina la prova obbligatoria, il che potrebbe indebolire il controllo delle emissioni a bassa temperatura rispetto all'Euro 6. L'emendamento colma tale lacuna garantendo il rispetto dei limiti di temperatura bassa previsti dalla normativa Euro 6 attraverso le dichiarazioni dei costruttori e la vigilanza del mercato.

Emendamento 85
Jana Nagyová

Proposta di regolamento
Considerando 17

Testo della Commissione	*Emendamento*
(17) I costruttori di veicoli delle categorie M1 e N1 sono tenuti a effettuare prove di laboratorio a basse temperature sui motori a norma dell'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257. ***Poiché le condizioni di temperatura della prova di laboratorio a bassa temperatura per emissioni sono già coperte dalla prova gas inquinanti e PN per le prove su strada relative alle emissioni di guida reali, la dimostrazione della conformità delle emissioni in condizioni di bassa temperatura (a -7 ºC) è coperta dall'obbligo di conformità alle prescrizioni relative alle emissioni di guida reali (da -7 ºC a 38 ºC).*** Pertanto, al fine di ridurre i costi per i costruttori connessi alle prescrizioni specifiche di cui all'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257, è opportuno ***sopprimere la*** prescrizione relativa alla prova specifica di laboratorio a bassa temperatura***, considerato che la sua soppressione non pregiudicherà gli standard ambientali garantiti dalla prova delle emissioni di guida reali***.	(17) I costruttori di veicoli delle categorie M1 e N1 sono tenuti a effettuare prove di laboratorio a basse temperature sui motori a norma dell'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257. Pertanto, al fine di ridurre i costi per i costruttori connessi alle prescrizioni specifiche di cui all'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257, è opportuno ***dichiarare la conformità alla*** prescrizione relativa alla prova specifica di laboratorio a bassa temperatura ***in sede di omologazione, ove applicabile***.

Or. en

Motivazione

Regulation (EU) 2024/1257 (Euro 7) was adopted with the clear legislative intent to largely carry over the Euro 6 framework for light-duty vehicle exhaust emissions, except where

explicitly modified or where new requirements were introduced. This continuity is reflected in the retention of Euro 6 limit values in Annex I and of the WLTP and RDE test procedures in Annex III. Under Euro 6, low-temperature exhaust emissions are addressed through a dedicated laboratory test at –7 °C (Type 6), including specific emission limit values defined in UN Regulation No. 83. In the current Euro 7 legal text, however, the low-temperature test is only listed as "required" in Annex V, while the corresponding test procedure and legally binding emission limit values are not transposed. This creates a regulatory gap: a formal testing obligation exists without defined limit values, undermining legal certainty and disrupting alignment with both Euro 6 and the relevant UN framework. The European Commission's Automotive Omnibus proposal deletes the mandatory Type 6 test at type-approval. While this contributes to simplification and cost reduction, it would, in the absence of explicit legal reference values, structurally weaken the Euro 7 framework compared to Euro 6 with regard to low-temperature emission control. This situation appears to result from an unintended omission rather than a deliberate policy choice to relax environmental protection. The proposed amendment therefore clarifies that the dedicated low-temperature laboratory test is no longer required at type-approval, while maintaining the underlying legal obligation to comply with low-temperature emission limits as carried over from Euro 6.

Emendamento 86
Merja Kyllönen, Andreas Schwab, Jan-Christoph Oetjen, Eero Heinäluoma, Pekka Toveri, Sebastian Tynkkynen

Proposta di regolamento
Considerando 17

Testo della Commissione	*Emendamento*
(17) I costruttori di veicoli delle categorie M1 e N1 sono tenuti a effettuare prove di laboratorio a basse temperature sui motori a norma dell'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257. Poiché le condizioni di temperatura della prova di laboratorio a bassa temperatura per emissioni sono già coperte dalla prova gas inquinanti e PN per le prove su strada relative alle emissioni di guida reali, la dimostrazione della conformità delle emissioni in condizioni di bassa temperatura (a -7 ºC) è coperta dall'obbligo di conformità alle prescrizioni relative alle emissioni di guida reali (da -7 ºC a 38 ºC). Pertanto, al fine di ridurre i costi per i costruttori connessi alle prescrizioni specifiche di cui all'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257, è opportuno sopprimere la prescrizione relativa alla prova specifica di laboratorio a bassa	(17) I costruttori di veicoli delle categorie M1 e N1 sono tenuti a effettuare prove di laboratorio a basse temperature sui motori a norma dell'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257. Poiché le condizioni di temperatura della prova di laboratorio a bassa temperatura per emissioni sono già coperte dalla prova gas inquinanti e PN per le prove su strada relative alle emissioni di guida reali, la dimostrazione della conformità delle emissioni in condizioni di bassa temperatura (a -7 ºC) è coperta dall'obbligo di conformità alle prescrizioni relative alle emissioni di guida reali (da -7 ºC a 38 ºC). ***L'esperienza acquisita in talune regioni dell'Unione ha tuttavia dimostrato che condizioni climatiche estreme possono incidere sul funzionamento dei sistemi di controllo delle emissioni nel funzionamento in condizioni reali.***

temperatura, considerato che la sua soppressione non pregiudicherà gli standard ambientali garantiti dalla prova delle emissioni di guida reali.	Pertanto, al fine di ridurre i costi per i costruttori connessi alle prescrizioni specifiche di cui all'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257, è opportuno sopprimere la prescrizione relativa alla prova specifica di laboratorio a bassa temperatura, ***garantendo nel contempo che i sistemi di controllo delle emissioni rimangano efficaci e affidabili in tutte le condizioni operative pertinenti nell'ambito dell'Unione, senza compromettere,*** considerato che la sua soppressione non pregiudicherà gli standard ambientali garantiti dalla prova delle emissioni di guida reali.

Or. en

Emendamento 87
Katri Kulmuni, Valérie Devaux, Nikola Minchev, Anna-Maja Henriksson, Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Aura Salla, Mika Aaltola, Jan-Christoph Oetjen

Proposta di regolamento
Considerando 17

Testo della Commissione	*Emendamento*
(17) I costruttori di veicoli delle categorie M1 e N1 sono tenuti a effettuare prove di laboratorio a basse temperature sui motori a norma dell'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257. Poiché le condizioni di temperatura della prova di laboratorio a bassa temperatura per emissioni sono già coperte dalla prova gas inquinanti e PN per le prove su strada relative alle emissioni di guida reali, la dimostrazione della conformità delle emissioni in condizioni di bassa temperatura (a -7 ºC) è coperta dall'obbligo di conformità alle prescrizioni relative alle emissioni di guida reali (da -7 ºC a 38 ºC). Pertanto, al fine di ridurre i costi per i costruttori connessi alle prescrizioni specifiche di cui all'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257, è opportuno sopprimere la prescrizione relativa alla prova specifica di laboratorio a bassa	(17) I costruttori di veicoli delle categorie M1 e N1 sono tenuti a effettuare prove di laboratorio a basse temperature sui motori a norma dell'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257. Poiché le condizioni di temperatura della prova di laboratorio a bassa temperatura per emissioni sono già coperte dalla prova gas inquinanti e PN per le prove su strada relative alle emissioni di guida reali, la dimostrazione della conformità delle emissioni in condizioni di bassa temperatura (a -7 ºC) è coperta dall'obbligo di conformità alle prescrizioni relative alle emissioni di guida reali (da -7 ºC a 38 ºC). ***L'esperienza acquisita in talune regioni dell'Unione ha tuttavia dimostrato che condizioni climatiche estreme possono incidere sul funzionamento dei sistemi di controllo delle emissioni nel funzionamento in condizioni reali.***

temperatura, considerato che la sua soppressione non pregiudicherà gli standard ambientali garantiti dalla prova delle emissioni di guida reali.	Pertanto, al fine di ridurre i costi per i costruttori connessi alle prescrizioni specifiche di cui all'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257, è opportuno sopprimere la prescrizione relativa alla prova specifica di laboratorio a bassa temperatura, ***garantendo nel contempo che i sistemi di controllo delle emissioni rimangano efficaci e affidabili in tutte le condizioni operative pertinenti nell'ambito dell'Unione, senza compromettere,*** considerato che la sua soppressione non pregiudicherà gli standard ambientali garantiti dalla prova delle emissioni di guida reali.
	Or. en

Emendamento 88
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposta di regolamento
Considerando 17

Testo della Commissione	*Emendamento*
(17) I costruttori di veicoli delle categorie M1 e N1 sono tenuti a effettuare prove di laboratorio a basse temperature sui motori a norma dell'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257. ***Poiché*** le condizioni di temperatura della prova di laboratorio a bassa temperatura per emissioni ***sono*** già coperte dalla prova gas inquinanti e PN per le prove su strada relative alle emissioni di guida reali, la dimostrazione della conformità delle emissioni in condizioni di bassa temperatura (a -7 ºC) ***è*** coperta dall'obbligo di conformità alle prescrizioni relative alle emissioni di guida reali (da -7 ºC a 38 ºC). ***Pertanto, al fine di ridurre i costi per i costruttori connessi alle prescrizioni specifiche di cui all'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257, è opportuno sopprimere la prescrizione relativa alla prova specifica di laboratorio a*** bassa temperatura***, considerato che la sua***	(17) I costruttori di veicoli delle categorie M1 e N1 sono tenuti a effettuare prove di laboratorio a basse temperature sui motori a norma dell'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257. ***Tuttavia, l'allegato I del regolamento (UE) 2024/1257 non includeva limiti di emissione specifici per tale prova. Sebbene*** le condizioni di temperatura della prova di laboratorio a bassa temperatura per emissioni ***siano*** già coperte dalla prova gas inquinanti e PN per le prove su strada relative alle emissioni di guida reali ***(RDE)***, la dimostrazione della conformità delle emissioni in condizioni di bassa temperatura (a -7 ºC) ***potrebbe, in teoria, essere considerata*** coperta dall'obbligo di conformità alle prescrizioni relative alle emissioni di guida reali (da -7 ºC a 38 ºC). ***Nella pratica, tuttavia, all'interno dell'Unione non si registrano spesso condizioni di*** bassa temperatura ***e pertanto***

soppressione non pregiudicherà gli standard ambientali garantiti dalla prova delle emissioni di guida reali.

tali condizioni non sarebbero verificate attraverso la prova RDE. Ciò rischierebbe di compromettere le salvaguardie per i consumatori, l'ambiente e la salute, come sottolineato anche da diversi portatori di interessi nel corso della consultazione mirata. È pertanto necessario mantenere le prove di laboratorio a basse temperature sui motori e aggiungere limiti di emissione specifici per rispettare la volontà dei colegislatori.

Or. en

Emendamento 89
Jonas Sjöstedt

Proposta di regolamento
Considerando 17

Testo della Commissione	*Emendamento*
(17) I costruttori di veicoli delle categorie M1 e N1 sono tenuti a effettuare prove di laboratorio a basse temperature sui motori a norma dell'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257. ***Poiché*** le condizioni di temperatura della prova di laboratorio a bassa temperatura per emissioni ***sono*** già coperte dalla prova gas inquinanti e PN per le prove su strada relative alle emissioni di guida reali, la dimostrazione della conformità delle emissioni in condizioni di bassa temperatura (a -7 ºC) ***è*** coperta dall'obbligo di conformità alle prescrizioni relative alle emissioni di guida reali (da -7 ºC a 38 ºC). ***Pertanto, al fine di ridurre i costi per i costruttori connessi alle prescrizioni specifiche di cui all'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257, è opportuno sopprimere la prescrizione relativa alla prova specifica di laboratorio a*** bassa temperatura***, considerato che la sua soppressione non pregiudicherà gli standard ambientali garantiti dalla prova delle emissioni di guida reali***.	(17) I costruttori di veicoli delle categorie M1 e N1 sono tenuti a effettuare prove di laboratorio a basse temperature sui motori a norma dell'allegato V del regolamento (UE) 2024/1257. ***Tuttavia, i limiti di emissione specifici per tale prova sono stati inopportunamente omessi nell'allegato I del regolamento (UE) 2024/1257. Sebbene*** le condizioni di temperatura della prova di laboratorio a bassa temperatura per emissioni ***siano*** già coperte dalla prova gas inquinanti e PN per le prove su strada relative alle emissioni di guida reali ***(RDE)***, la dimostrazione della conformità delle emissioni in condizioni di bassa temperatura (a -7 ºC) ***potrebbe, in teoria, essere considerata*** coperta dall'obbligo di conformità alle prescrizioni relative alle emissioni di guida reali (da -7 ºC a 38 ºC). ***Nella pratica, tuttavia, non si registrano spesso condizioni di*** bassa temperatura ***e pertanto non sono testate nell'ambito delle prove RDE, il che mette a rischio le salvaguardie per la salute, i consumatori e l'ambiente, come sottolineato nel corso della consultazione***

mirata dei portatori di interessi. Per rispettare l'intenzione dei colegislatori, è pertanto necessario mantenere le prove di laboratorio a basse temperature sui motori e aggiungere una tabella corrispondente dei valori limite di emissione.

Or. en

Emendamento 90
Katri Kulmuni, Valérie Devaux, Nikola Minchev, Anna-Maja Henriksson, Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Aura Salla, Mika Aaltola

Proposta di regolamento
Considerando 17 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(17 bis) Al fine di garantire la certezza del diritto e l'efficace funzionamento dei sistemi di controllo delle emissioni, nonché il monitoraggio delle loro prestazioni attraverso i sistemi OBM, è necessario chiarire il quadro normativo applicabile ai sistemi basati sui reagenti, come la riduzione catalitica selettiva (SCR), in particolare in condizioni climatiche estreme. Qualora tali condizioni possano compromettere il funzionamento di tali sistemi, dovrebbero essere consentite soluzioni proporzionate e tecnologicamente neutre, compresi gli adattamenti dei sistemi o l'uso di reagenti alternativi, a condizione che siano garantite prestazioni equivalenti in materia di emissioni. Ciò è fondamentale per evitare un aumento delle emissioni inquinanti reali, in particolare degli ossidi di azoto (NOx), e per garantire il rispetto dei limiti di emissione in tutte le regioni dell'Unione. Tale chiarimento dovrebbe inoltre contribuire a ridurre gli oneri amministrativi ed evitare inutili costi di ricertificazione, garantendo nel contempo il funzionamento costante dei sistemi di controllo delle emissioni per tutta la durata di vita del veicolo, anche per i

veicoli già in uso, qualora possano essere necessari adeguamenti proporzionati. Dato che tecnologie e prescrizioni normative simili si applicano alle macchine mobili non stradali, è opportuno garantire la coerenza con il regolamento (UE) 2016/1628, al fine di consentire riduzioni effettive delle emissioni in tutta l'Unione.

Or. en

Motivazione

Operational experience in several regions of the Union indicates that emission control systems relying on reagents, in particular Selective Catalytic Reduction systems using AdBlue, may encounter reliability and performance challenges under extreme low-temperature conditions. This may reduce the effectiveness of emission control in real-world operation and contribute to increased emissions of pollutants, notably nitrogen oxides (NOx). Such technical limitations may also result in significant economic and environmental costs, including increased repair and maintenance costs, premature replacement of components and delays in fleet renewal, thereby hindering the uptake of newer, more fuel-efficient and lower-emission vehicles. It is therefore appropriate to clarify that proportionate and technology-neutral adaptations of such systems, including alternative technical solutions and, where appropriate, alternative approved reagents under specific operating conditions, should be capable of being approved, provided that equivalent emission performance is ensured. This should improve the reliability and effectiveness of emission control systems throughout the Union while reducing unnecessary administrative and economic burdens and supporting the Union's environmental and climate objectives.

Emendamento 91
Merja Kyllönen, Andreas Schwab, Jan-Christoph Oetjen, Sebastian Tynkkynen, Eero Heinäluoma, Pekka Toveri

Proposta di regolamento
Considerando 17 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(17 bis) Al fine di garantire la certezza del diritto e l'efficace funzionamento dei sistemi di controllo delle emissioni, nonché il monitoraggio delle loro prestazioni attraverso i sistemi OBM, è necessario chiarire il quadro normativo applicabile ai sistemi basati sui reagenti, come la riduzione catalitica selettiva (SCR), in particolare in

condizioni climatiche estreme. Qualora tali condizioni possano compromettere il funzionamento di tali sistemi, dovrebbero essere consentite soluzioni proporzionate e tecnologicamente neutre, compresi gli adattamenti dei sistemi o l'uso di reagenti alternativi, a condizione che siano garantite prestazioni equivalenti in materia di emissioni. Ciò è fondamentale per evitare un aumento delle emissioni inquinanti reali, in particolare degli ossidi di azoto (NOx), e per garantire il rispetto dei limiti di emissione in tutte le regioni dell'Unione. Tale chiarimento dovrebbe inoltre contribuire a ridurre gli oneri amministrativi ed evitare inutili costi di ricertificazione, garantendo nel contempo il funzionamento costante dei sistemi di controllo delle emissioni per tutta la durata di vita del veicolo, anche per i veicoli già in uso, qualora possano essere necessari adeguamenti proporzionati. Dato che tecnologie e prescrizioni normative simili si applicano alle macchine mobili non stradali, è opportuno garantire la coerenza con il regolamento (UE) 2016/1628, al fine di consentire riduzioni effettive delle emissioni in tutta l'Unione.

Or. en

Motivazione

Operational experience in several regions of the Union indicates that emission control systems relying on reagents, in particular Selective Catalytic Reduction systems using AdBlue, may encounter reliability and performance challenges under extreme low-temperature conditions. This may reduce the effectiveness of emission control in real-world operation and contribute to increased emissions of pollutants, notably nitrogen oxides (NOx).Such technical limitations may also result in significant economic and environmental costs, including increased repair and maintenance costs, premature replacement of components and delays in fleet renewal, thereby hindering the uptake of newer, more fuel-efficient and lower-emission vehicles. It is therefore appropriate to clarify that proportionate and technology-neutral adaptations of such systems, including alternative technical solutions and, where appropriate, alternative approved reagents under specific operating conditions, should be capable of being approved, provided that equivalent emission performance is ensured. This should improve the reliability and effectiveness of emission control systems throughout the Union while reducing unnecessary administrative and economic burdens and supporting the Union's environmental and climate objectives.

Emendamento 92
Valérie Devaux, Nikola Minchev, Benoit Cassart, Jan-Christoph Oetjen

Proposta di regolamento
Considerando 17 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(17 bis) L'allegato I del regolamento (UE) 2024/1257 stabilisce i limiti di emissione di particolato dai freni nel ciclo di guida standard, applicabili a decorrere dal 1° gennaio 2035 per tutte le tecnologie del gruppo propulsore, per categoria di veicoli. A decorrere dal 1º gennaio 2035 tali limiti si applicano in modo uniforme a tutte le tecnologie del gruppo propulsore, mentre i limiti differenziati si applicano a date precedenti a seconda della tecnologia del gruppo propulsore in questione. Tale approccio si basava sul presupposto che, a partire dal 1º gennaio 2035, tutti i veicoli di nuova immatricolazione sarebbero stati veicoli elettrici puri (PEV) e avrebbero quindi generato minori emissioni di particolato dai freni a causa del maggiore uso di sistemi di frenatura a recupero. Alla luce della possibilità che i veicoli ibridi e i veicoli con motore a combustione interna possano continuare a essere immessi sul mercato dopo tale data, è opportuno mantenere limiti differenziati di emissione di particolato dai freni in base alla tecnologia del gruppo propulsore oltre il 1º gennaio 2035.

Or. en

Emendamento 93
Jonas Sjöstedt

Proposta di regolamento
Considerando 17 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(17 bis) Qualsiasi rinvio dell'applicazione delle norme Euro rispetto alle attuali date di applicazione renderà molto più difficile per i costruttori di autocarri raggiungere i loro obiettivi di vendita di autocarri a emissioni zero. La competitività industriale dell'Europa è altresì sostenuta dall'applicazione delle norme Euro come attualmente previsto. Rinviare la loro applicazione comporterebbe il rischio di cedere una quota maggiore del mercato europeo degli autocarri elettrici alla concorrenza internazionale. Anche la sicurezza energetica dell'Europa sarebbe compromessa e l'inquinamento atmosferico aumenterebbe. Gli autocarri consumano circa il 20 % della domanda di petrolio utilizzato nel trasporto su strada. Le norme Euro rappresentano una misura di sostegno fondamentale nella transizione verso gli autocarri elettrici.

Or. en

Emendamento 94
Jonas Sjöstedt

Proposta di regolamento
Considerando 17 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(17 ter) L'UE deve continuare a sostenere il passaggio alla mobilità completamente elettrica a zero emissioni nel settore dell'autotrasporto. L'ICCT ha calcolato che rinviare di 18 mesi l'applicazione delle norme Euro 7 per gli autocarri e gli autobus aumenterebbe gli inquinanti NOx di 230 chilotonnellate entro il 2050. Ciò comporterebbe una perdita di 18 000 anni di vita, ovvero 1 240 decessi prematuri in più. Euro 7 introduce inoltre le norme indispensabili

per i pneumatici nuovi, escludendo dalle nuove vendite quelli di bassa qualità e a rapida usura, il che a sua volta ridurrà l'inquinamento da microparticolato che colpisce l'aria, il suolo e i corpi idrici. Ritardare l'introduzione delle norme Euro creerebbe inoltre incertezza e rallenterebbe gli investimenti nelle tecnologie pulite, comprese le infrastrutture di ricarica per i veicoli pesanti. Il rinvio dell'applicazione delle norme Euro per i veicoli pesanti danneggerebbe la salute dei cittadini e la competitività industriale europea e dovrebbe essere evitato.

Or. en

Emendamento 95
François Kalfon, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposta di regolamento
Considerando 18 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(18 bis) Negli ultimi anni, i veicoli elettrici ibridi ricaricabili (PHEV) hanno conquistato una quota di mercato significativa, in parte perché i loro valori ufficiali di emissioni di CO_2 in sede di omologazione, determinati sulla base della metodologia del fattore di utilizzo (UF), sono notevolmente inferiori alle loro emissioni di CO_2 reali. Il fattore di utilizzo riflette la quota stimata della distanza percorsa in modalità charge-depleting ed è derivato in sede di omologazione da una curva UF che dipende dall'autonomia elettrica in modalità charge-depleting. Maggiore è tale autonomia, maggiore è il fattore di utilizzo e minore è il valore ufficiale di CO_2 che ne risulta. I dati sul monitoraggio a bordo del consumo di carburante e di energia (OBFCM)

raccolti dai veicoli PHEV confermano che questi ultimi sono caricati e azionati a energia elettrica con una frequenza significativamente inferiore in condizioni reali rispetto a quanto ipotizzato dalla curva UF, il che si traduce in un ampio e persistente divario tra le emissioni di CO_2 stabilite in sede di omologazione e quelle reali. Tale lacuna conferisce ai veicoli PHEV un indebito vantaggio in termini di conformità rispetto ai veicoli con motore a combustione interna e ai veicoli elettrici a batteria nel contesto degli obiettivi di CO_2 del costruttore. Sebbene la Commissione abbia già introdotto due rettifiche successive alla curva UF originaria, il rischio strutturale di una nuova divergenza tra la curva UF e l'effettivo comportamento di ricarica permane, dato che la tecnologia dei veicoli e le modalità di utilizzo sono in continua evoluzione. Al fine di garantire che la curva UF continui a riflettere il comportamento di guida in condizioni reali e che i veicoli elettrici ibridi ricaricabili (PHEV) non beneficino di un vantaggio sistematico in termini di conformità, alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di stabilire, sulla base dei dati OBFCM, una metodologia per l'aggiornamento annuale della curva UF stabilita in sede di omologazione, in modo da mantenere, per i veicoli PHEV, un divario tra le emissioni di CO_2 dichiarate in sede di omologazione e quelle reali che sia paragonabile a quello osservato per i veicoli con motore a combustione interna.

Or. en

Emendamento 96
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni, Svenja Hahn, Andreas Glück

Proposta di regolamento
Considerando 18 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(18 bis) Dato il continuo sviluppo di procedure di prova armonizzate per i veicoli pesanti per le emissioni dei freni nell'ambito dell'UNECE, è opportuno adeguare la tempistica e la struttura delle disposizioni relative alle emissioni di particolato dai freni per tali veicoli. I limiti di emissione di particolato dai freni per i veicoli pesanti dovrebbero essere introdotti una volta completate e verificate le pertinenti procedure di prova e raccolti dati sufficienti a sostegno della fissazione di limiti normativi applicabili a decorrere dal 1º gennaio 2035. Tenendo conto della crescente diffusione dei veicoli pesanti elettrificati in condizioni operative urbane e suburbane, nonché della continua immissione sul mercato di veicoli con altre tecnologie del gruppo propulsore, i limiti di emissione di particolato dai freni dovrebbero essere fissati dalla tecnologia del gruppo propulsore anziché essere applicati in modo uniforme.

Or. en

Emendamento 97
Zala Tomašič

Proposta di regolamento
Considerando 18 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(18 bis) L'attuazione delle prescrizioni Euro 7 per i veicoli pesanti dovrebbe tenere conto della preparazione tecnologica dei costruttori, della disponibilità di componenti conformi e della competitività complessiva dell'industria automobilistica europea. Al fine di valutare se le date di applicazione rivedute rimangano adeguate alla luce degli sviluppi del mercato e del progresso tecnologico, la Commissione dovrebbe

riesaminare l'attuazione del presente regolamento prima dell'applicazione delle prescrizioni Euro 7 per i veicoli pesanti.

Or. en

Motivazione

Una clausola di riesame garantirebbe che il calendario di applicazione rimanga in linea con gli sviluppi tecnologici, lo stato di preparazione industriale e la competitività del settore automobilistico europeo.

Emendamento 98
Daniel Attard

Proposta di regolamento
Considerando 18 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(18 bis) Qualsiasi proroga dei termini di attuazione della normativa Euro 7 per i veicoli pesanti dovrebbe rimanere limitata e proporzionata e non dovrebbe compromettere gli obiettivi ambientali o l'efficacia complessiva del quadro Euro 7.

Or. en

Emendamento 99
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Proposta di regolamento
Considerando 19

Testo della Commissione	*Emendamento*
(19) Il regolamento (UE) 2024/1257 introduce sistemi di monitoraggio di bordo (OBM) e dispositivi di monitoraggio a bordo del consumo di carburante e di energia elettrica (OBFCM) il cui scopo è facilitare i controlli di conformità in tempo reale, gli sforzi di armonizzazione,	***soppresso***

il controllo lungo il ciclo di vita, la riduzione delle spese di prova e la razionalizzazione delle misure di applicazione. Al fine di ricevere, trattare e conservare i dati OBM e OBFCM in modo efficiente è necessario chiarire che le competenze conferite alla Commissione ai fini dell'adozione di misure di esecuzione riguarda anche l'adozione dei metodi e delle prescrizioni necessari per il monitoraggio della conformità dei tipi di veicoli.

Or. en

Motivazione

The obligation to collect real-world consumption data linked to the vehicle identification number (personal data within the meaning of Regulation (EU) 2016/679) was introduced to compensate for the inadequacy of laboratory test procedures discredited by the 2015 emissions scandal. With Real Driving Emissions testing under Regulation (EU) 2017/1151 and WLTP now providing validated on-road measurements, that rationale has been entirely superseded. Continuously tracking the routes, fuel consumption and timing of every vehicle owner in the Union, linked to a unique vehicle identification number, to verify compliance with the Union's own type-approval tests constitutes mass surveillance of private property that is neither necessary nor proportionate. Where the Union's test procedures prove inadequate, the appropriate remedy is to improve those procedures and not to access the private property of citizens. The legal basis for this data collection should therefore be deleted in its entirety.

Emendamento 100
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposta di regolamento
Considerando 19

Testo della Commissione	*Emendamento*
(19) Il regolamento (UE) 2024/1257 introduce sistemi di monitoraggio di bordo (OBM) e dispositivi di monitoraggio a bordo del consumo di carburante e di energia elettrica (OBFCM) il cui scopo è facilitare i controlli di conformità in tempo reale, gli sforzi di armonizzazione, il controllo lungo il ciclo di vita, la riduzione	(19) Il regolamento (UE) 2024/1257 introduce sistemi di monitoraggio di bordo (OBM) e dispositivi di monitoraggio a bordo del consumo di carburante e di energia elettrica (OBFCM) il cui scopo è facilitare i controlli di conformità in tempo reale, gli sforzi di armonizzazione, il controllo lungo il ciclo di vita, la riduzione

delle spese di prova e la razionalizzazione delle misure di applicazione. Al fine di ricevere, trattare e conservare i dati OBM e OBFCM in modo efficiente è necessario chiarire che le competenze conferite alla Commissione ai fini dell'adozione di misure di esecuzione riguarda anche l'adozione dei metodi e delle prescrizioni necessari per il monitoraggio della conformità dei tipi di veicoli.	delle spese di prova e la razionalizzazione delle misure di applicazione. Al fine di ricevere, trattare e conservare i dati OBM e OBFCM in modo efficiente ***e sicuro*** è necessario chiarire che le competenze conferite alla Commissione ai fini dell'adozione di misure di esecuzione riguarda anche l'adozione dei metodi e delle prescrizioni necessari per il monitoraggio della conformità dei tipi di veicoli ***e della conformità al regolamento (UE) 2023/2854 ("regolamento sui dati")***[16 ter].
	_____
	[16 ter] Regolamento (UE) 2023/2854 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 2023, riguardante norme armonizzate sull'accesso equo ai dati e sul loro utilizzo e che modifica il regolamento (UE) 2017/2394 e la direttiva (UE) 2020/1828 (regolamento sui dati) (GU L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

Or. en

Emendamento 101
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Proposta di regolamento
Considerando 19

Testo della Commissione	*Emendamento*
(19) Il regolamento (UE) 2024/1257 introduce sistemi di monitoraggio di bordo (OBM) e dispositivi di monitoraggio a bordo del consumo di carburante e di energia elettrica (OBFCM) il cui scopo è facilitare i controlli di conformità ***in tempo reale***, gli sforzi di armonizzazione, il controllo lungo il ciclo di vita, la riduzione delle spese di prova e la razionalizzazione delle misure di applicazione. Al fine di ricevere, trattare e conservare i dati OBM e	(19) Il regolamento (UE) 2024/1257 introduce sistemi di monitoraggio di bordo (OBM) e dispositivi di monitoraggio a bordo del consumo di carburante e di energia elettrica (OBFCM) il cui scopo è facilitare i controlli di conformità in tempo reale, gli sforzi di armonizzazione, il controllo lungo il ciclo di vita, la riduzione delle spese di prova e la razionalizzazione delle misure di applicazione. Al fine di ricevere, trattare e conservare i dati OBM e

OBFCM in modo efficiente è necessario chiarire che le competenze conferite alla Commissione ai fini dell'adozione di misure di esecuzione riguarda anche l'adozione dei metodi e delle prescrizioni necessari per il monitoraggio della conformità dei tipi di veicoli.	OBFCM in modo efficiente è necessario chiarire che le competenze conferite alla Commissione ai fini dell'adozione di misure di esecuzione riguarda anche l'adozione dei metodi e delle prescrizioni necessari per il monitoraggio della conformità dei tipi di veicoli.

Or. en

Motivazione

Il monitoraggio di bordo (OBM) non fornisce una verifica della conformità in tempo reale. I dati di monitoraggio sono di fatto raccolti e trasmessi a intervalli prestabiliti, fornendo un controllo periodico delle prestazioni del veicolo piuttosto che una valutazione continua della conformità.

Emendamento 102
Jens Gieseke, Zala Tomašič, Angelika Niebler

Proposta di regolamento
Considerando 19 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(19 bis) Il regolamento (UE) 2024/1257 introduce prescrizioni in materia di abrasione degli pneumatici per far fronte alle emissioni diverse da quelle dallo scarico, che sono una delle principali fonti di microplastiche rilasciate nell'ambiente. Lo sviluppo di limiti di abrasione e metodi di prova per gli pneumatici di classe C3 comporta un'ulteriore complessità tecnica a causa della diversità dei tipi e delle applicazioni degli pneumatici e del fatto che le metodologie sviluppate per gli pneumatici di classe C1 e C2 non possono essere applicate direttamente agli pneumatici di classe C3. Al fine di garantire che i limiti di abrasione per gli pneumatici di classe C3 si basino su solide prove scientifiche e procedure di prova adeguate, è necessario più tempo per lo sviluppo di metodi di prova, la valutazione degli impatti sul mercato e la definizione di valori limite adeguati. I termini applicabili agli

pneumatici di classe C3 dovrebbero pertanto essere adeguati di conseguenza.

Or. en

Motivazione

Scopo della modifica è 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 lavori analoghi relativi agli pneumatici della classe C3 stanno già subendo ritardi a causa di tali difficoltà, l'attuale calendario non è più ritenuto fattibile e dovrebbe essere adeguato di conseguenza.

Emendamento 103
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposta di regolamento
Considerando 19 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(19 bis) La continua diffusione di nuovi veicoli a emissioni zero non è solo vantaggiosa per il clima, ma anche per la qualità dell'aria. Pertanto, eventuali modifiche ai livelli di prestazione in materia di emissioni di CO_2 stabiliti per le autovetture e i furgoni nuovi ai sensi del regolamento (UE) 2019/631 potrebbero avere ripercussioni sulla qualità dell'aria. Entro il 31 dicembre 2027 la Commissione dovrebbe valutare se i limiti di emissione di inquinanti atmosferici di cui al regolamento (UE) 2024/1257 debbano essere modificati per mantenere un livello elevato di protezione dell'ambiente e della salute in tutta l'Unione alla luce dei nuovi sviluppi relativi ai livelli di prestazione in materia di emissioni di CO_2.

Or. en

Emendamento 104
Michael Bloss, Alice Kuhnke, Virginijus Sinkevičius

Proposta di regolamento
Considerando 19 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(19 ter) La transizione verso una mobilità a zero emissioni richiede che gli utenti finali possano accedere ai servizi di ricarica a condizioni eque, trasparenti e non discriminatorie in tutta l'Unione. Sebbene l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (UE) 2023/1804 preveda che qualsiasi differenziazione dei prezzi praticati dai gestori dei punti di ricarica accessibili al pubblico sia proporzionata e obiettivamente giustificata, l'assenza di ulteriori chiarimenti può comportare interpretazioni divergenti e incertezza giuridica, a scapito del mercato interno e della fiducia dei consumatori. Ciò comporta inoltre prezzi decisamente troppo elevati presso le stazioni di ricarica, una situazione che va modificata immediatamente. È pertanto opportuno garantire la separazione tra i servizi di infrastruttura e i servizi di erogazione di energia elettrica e definire, a livello dell'Unione, il significato di proporzionalità in tale contesto, al fine di assicurare che le differenze di prezzo per la stessa quantità di energia elettrica fornita in condizioni comparabili si basino su criteri oggettivi e trasparenti e non comportino sovrapprezzi sproporzionati per il solo fatto che una sessione di ricarica sia facilitata da un fornitore di servizi di mobilità che non fa parte della stessa impresa del gestore del punto di ricarica. Tale definizione dovrebbe, in sostanza, ridurre i cosiddetti costi di roaming ed evitare differenziali di prezzo arbitrari che distorcono la concorrenza, compromettono l'interoperabilità o scoraggiano la diffusione di veicoli a emissioni zero. Nell'ambito del prossimo riesame del regolamento (UE) 2023/1804, la

Commissione dovrebbe valutare approfonditamente la questione e presentare a sua volta una proposta legislativa volta ad affrontarla. Ciò favorisce la trasparenza, la concorrenza e a prezzi equi.

Or. en

Emendamento 105
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Proposta di regolamento
Considerando 20 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(20 bis) Le semplificazioni introdotte dal presente regolamento seguono una logica coerente: eliminano le prescrizioni che non apportano più informazioni o protezione, poiché lo stesso aspetto è già trattato altrove. L'eliminazione della prova di laboratorio specifica a bassa temperatura, che è coperta dalle prove su strada relative alle emissioni di guida reali, il passaggio a prove dimostrative a livello di categoria per i motori per veicoli pesanti e l'abrogazione delle norme dell'Unione in materia di rumore che duplicano i regolamenti UNECE applicabili sono tutti esempi di tale approccio. Rimangono sovrapposizioni analoghe nel quadro normativo in materia di emissioni del regolamento (UE) 2024/1257, in cui le prove di laboratorio, la misurazione in condizione di guida reale, il monitoraggio della conformità in servizio e il monitoraggio a bordo coprono in parte gli stessi ambiti. Per consentire al Parlamento europeo e al Consiglio di compiere il prossimo passo verso la semplificazione sulla base di dati concreti anziché caso per caso, la Commissione dovrebbe individuare sistematicamente tali sovrapposizioni rimanenti e riferire in

merito.

Or. en

Emendamento 106
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposta di regolamento
Considerando 20 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(20 bis) Al fine di garantire che le misure introdotte dal presente regolamento rimangano proporzionate e coerenti con gli obiettivi della legislazione dell'Unione in materia di sicurezza stradale e ambiente, la Commissione dovrebbe monitorarne e valutarne periodicamente l'impatto, in particolare per quanto riguarda la sicurezza stradale, le prestazioni ambientali e la diffusione dei veicoli commerciali leggeri a emissioni zero.

Or. en

Emendamento 107
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Massimiliano Salini, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Adina Vălean, Angelika Niebler

Proposta di regolamento
Considerando 20 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(20 bis) Dato che i veicoli pesanti sono caratterizzati da lunghi cicli di sviluppo e pianificazione della produzione, un rinvio della data di applicazione delle prescrizioni Euro 7 per i veicoli pesanti di cui al regolamento (UE) 2024/1257 può concedere ai

	costruttori più tempo per conformarsi agli obiettivi in materia di emissioni inquinanti Euro 7.

Or. en

Emendamento 108
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposta di regolamento
Considerando 20 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(20 ter) Al fine di garantire che la soglia di 4,25 tonnellate applicabile ai veicoli a emissioni zero rimanga adeguata nel tempo, la Commissione dovrebbe riesaminare tale soglia entro il 2032, tenendo conto degli sviluppi tecnologici relativi al peso delle batterie, nonché di considerazioni relative alla sicurezza stradale, all'ambiente e al mercato.

Or. en

Emendamento 109
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Proposta di regolamento
Articolo 1 – comma 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione	*Emendamento*
L'articolo ***13, paragrafo 1,*** del regolamento (CE) n. 561/2006 è così modificato:	L'articolo ***3*** del regolamento (CE) n. 561/2006 è così modificato:

Or. en

Emendamento 110
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposta di regolamento
Articolo 1 – comma 1 – punto 1
Regolamento (CE) n. 561/2006
Articolo 13 – paragrafo 1 – punto 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
1) è inserita la lettera f bis) seguente:	***soppresso***
"	
f bis) veicoli elettrici, adibiti al trasporto di merci e di massa massima ammissibile, compresa quella dei rimorchi o dei semirimorchi, superiore a 3,5 tonnellate ma non superiore a 4,25 tonnellate;	
";	

Or. en

Motivazione

I furgoni di peso superiore a 3,5 tonnellate continuano a rappresentare un grave rischio per la sicurezza stradale a causa del loro peso. L'uso obbligatorio dei tachigrafi garantisce il rispetto delle norme sulla sicurezza, previene gli incidenti legati all'affaticamento e promuove condizioni di lavoro eque. Ciò contribuirà inoltre a incentivare una transizione più rapida verso furgoni elettrici più leggeri ed eviterà eventuali scappatoie per i pick-up, che presentano un rischio maggiore.

Emendamento 111
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 1 – comma 1 – punto 1
Regolamento (CE) n. 561/2006
Articolo 13 – paragrafo 1 – punto 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
1) è inserita la lettera f bis) seguente:	***soppresso***
"	
f bis) veicoli elettrici, adibiti al trasporto di merci e di massa massima ammissibile, compresa quella dei rimorchi o dei semirimorchi, superiore a 3,5 tonnellate ma non superiore a 4,25 tonnellate;	

";

Or. en

Motivazione

I tachigrafi sono gli strumenti principali per far rispettare gli obblighi relativi ai periodi di riposo e di lavoro dei conducenti a norma dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014. Esentare da tali prescrizioni i veicoli elettrici a batteria della categoria N2 con peso inferiore a 4,25 tonnellate rischia di compromettere l'applicazione delle norme per un segmento in crescita della flotta commerciale, aumentando i rischi legati all'affaticamento e esercitando pressione sui conducenti affinché rinuncino a un riposo adeguato. I rischi associati agli orari di lavoro prolungati e alla pressione legata alle consegne non sono ridotti dall'elettrificazione.

Emendamento 112
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Proposta di regolamento
Articolo 1 – comma 1 – punto 1 – parte introduttiva
Regolamento (CE) n. 561/2006
Articolo 13 – paragrafo 1 – punto 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
1) è inserita la lettera ***f bis)*** seguente:	1) è inserita la lettera ***j)*** seguente:

Or. en

Emendamento 113
Daniel Buda

Proposta di regolamento
Articolo 1 – comma 1 – punto 1
Regolamento (CE) n. 561/2006
Articolo 13 – paragrafo 1 – punto 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
f bis) veicoli elettrici, adibiti al trasporto di merci e di massa massima ammissibile, compresa quella dei rimorchi o dei semirimorchi, superiore a 3,5 tonnellate ma non superiore a 4,25 tonnellate;	f bis) veicoli elettrici***, veicoli esclusivamente elettrici, veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna e veicoli elettrici con pila a combustibile***, adibiti al trasporto di merci e di massa massima ammissibile, compresa quella dei rimorchi o dei semirimorchi, superiore a

	3,5 tonnellate ma non superiore a 4,25 tonnellate;

Or. ro

Motivazione

È importante disporre di una formulazione chiara per quanto riguarda l'ambito di applicazione, usando i termini sanciti dalla legislazione in materia di omologazione. Pertanto, sarebbe meglio evitare formulazioni generiche come «veicoli elettrici» e usare categorie tecniche chiare.

Emendamento 114
Jonas Sjöstedt

Proposta di regolamento
Articolo 1 – comma 1 – punto 1
Regolamento (CE) n. 561/2006
Articolo 13 – paragrafo 1 – punto 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
"f bis) veicoli elettrici, adibiti al trasporto di merci e di massa massima ammissibile, compresa quella dei rimorchi o dei semirimorchi, superiore a 3,5 tonnellate ma non superiore a 4,25 tonnellate;";	"f bis) veicoli ***esclusivamente*** elettrici, ***esclusi quelli con carrozzeria di tipo pick-up,*** adibiti al trasporto di merci e di massa massima ammissibile, compresa quella dei rimorchi o dei semirimorchi, superiore a 3,5 tonnellate ma non superiore a 4,25 tonnellate;";

Or. en

Emendamento 115
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Proposta di regolamento
Articolo 1 – comma 1 – punto 1
Regolamento (CE) n. 561/2006
Articolo 13 – paragrafo 1 – punto 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
"f bis) veicoli ***elettrici,*** adibiti al trasporto di merci e di massa massima ammissibile, compresa quella dei rimorchi o dei semirimorchi, superiore a 3,5 tonnellate ma	"f bis) veicoli adibiti al trasporto di merci e di massa massima ammissibile, compresa quella dei rimorchi o dei semirimorchi, superiore a 3,5 tonnellate ma non superiore

non superiore a 4,25 tonnellate;";	a 4,25 tonnellate;";

Or. en

Motivazione

L'Unione ha già fissato 4,25 tonnellate come limite pertinente per tali veicoli: la direttiva (UE) 2025/2205 consente ai titolari di una patenta di categoria B di guidare veicoli commerciali fino a 4,25 tonnellate. Il mantenimento della soglia del tachigrafo a 3,5 tonnellate per i furgoni non elettrici è in contraddizione con tale scelta e divide una stessa classe di veicoli in base al tipo di gruppo propulsore senza alcuna ragione funzionale. L'eliminazione del criterio di propulsione ripristina la coerenza nel diritto dell'Unione. Le motivazioni dettagliate sono illustrate nei considerando da (6) a (8).

Emendamento 116
Luis-Vicențiu Lazarus

Proposta di regolamento
Articolo 1 – comma 1 – punto 1
Regolamento (CE) n. 561/2006
Articolo 13 – paragrafo 1 – punto 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
"f bis) veicoli elettrici, adibiti al trasporto di merci e di massa massima ammissibile, compresa quella dei rimorchi o dei semirimorchi, superiore a 3,5 tonnellate ma non superiore a 4,25 tonnellate;";	"f bis) veicoli elettrici ***o a idrogeno***, adibiti al trasporto di merci e di massa massima ammissibile, compresa quella dei rimorchi o dei semirimorchi, superiore a 3,5 tonnellate ma non superiore a 4,25 tonnellate;";

Or. en

Emendamento 117
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Proposta di regolamento
Articolo 1 – comma 1 – punto 1
Regolamento (CE) n. 561/2006
Articolo 13 – paragrafo 1 – punto 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
"f bis) veicoli elettrici, adibiti al trasporto di merci e di massa massima ammissibile, compresa quella dei rimorchi o dei	"f bis) veicoli elettrici ***a batteria***, adibiti al trasporto ***nazionale*** di merci e di massa massima ammissibile, compresa quella dei

semirimorchi, superiore a 3,5 tonnellate ma non superiore a 4,25 tonnellate;";	rimorchi o dei semirimorchi, superiore a 3,5 tonnellate ma non superiore a 4,25 tonnellate;";

Or. en

Motivazione

Per accelerare la diffusione dei furgoni a emissioni zero ed evitare un'ulteriore frammentazione del mercato interno, l'esenzione relativa al tachigrafo dovrebbe applicarsi in tutta l'UE ai veicoli interessati, in linea con l'esenzione proposta per i limitatori di velocità. Limitare l'esenzione al trasporto nazionale di merci garantisce che le operazioni transfrontaliere e il cabotaggio rimangano soggetti alle norme relative ai periodi di guida e di riposo, compresa l'installazione e l'uso del tachigrafo.

Emendamento 118
Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Maria Guzenina, Pekka Toveri, Sebastian Tynkkynen, Jens Gieseke, Katri Kulmuni

Proposta di regolamento
Articolo 1 – comma 1 – punto 1 bis (nuovo)
Regolamento (CE) n. 561/2006
Articolo 3 – comma 1 – lettera i bis (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	1 bis) è inserita la lettera i bis) seguente:
	"i bis) veicoli elettrici a batteria, adibiti al trasporto nazionale di merci e di massa massima ammissibile, compresa quella dei rimorchi o dei semirimorchi, superiore a 3,5 tonnellate ma non superiore a 4,25 tonnellate;";

Or. en

Motivazione

Al fine di accelerare la diffusione di furgoni a emissioni zero per il trasporto di merci ed evitare un'ulteriore inutile frammentazione del mercato interno dell'UE, l'esenzione relativa al tachigrafo dovrebbe essere applicata a livello dell'UE per i veicoli interessati, conformemente all'esenzione proposta per i limitatori di velocità. La limitazione dell'esenzione al trasporto nazionale di merci garantirà che il trasporto transfrontaliero e il cabotaggio continuino a essere effettuati nel rispetto delle norme sui periodi di guida e di riposo, nonché prevedendo l'installazione e l'uso di un tachigrafo.

Emendamento 119
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 1 – comma 1 – punto 2
Regolamento (CE) n. 561/2006
Articolo 13 – paragrafo 1 – punto 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
2) è aggiunta la lettera s) seguente:	***soppresso***
"	
s) camper, quali definiti nell'allegato I, parte A, punto 5.1, del regolamento (UE) 2018/858, adibiti esclusivamente al trasporto non commerciale.".	
";	

Or. en

Emendamento 120
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 1 – comma 1 – punto 2
Regolamento (CE) n. 561/2006
Articolo 13 – paragrafo 1 – punto 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
"s) camper, quali definiti nell'allegato I, parte A, punto 5.1, del regolamento (UE) 2018/858, adibiti esclusivamente al trasporto non commerciale.".	***soppresso***

Or. en

Motivazione

Esenzione dalla normativa in materia sociale nel settore dei trasporti su strada per i camper utilizzati a fini non commerciali.

Emendamento 121
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 1 – comma 1 bis (nuovo)
Regolamento (CE) n. 561/2006
Articolo 3 – comma 1 – lettera i bis (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	all'articolo 3 è aggiunta la lettera seguente:
	"i bis) camper, quali definiti nell'allegato I, parte A, punto 5.1, del regolamento (UE) 2018/858, adibiti esclusivamente al trasporto non commerciale e con una massa massima ammissibile superiore a 7,5 tonnellate.";

Or. en

Emendamento 122
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 1 – comma 1 bis (nuovo)
Regolamento (CE) n. 561/2006
Articolo 3 – comma 1 – lettera i bis (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	all'articolo 3 è aggiunta la lettera seguente:
	"i bis) camper, quali definiti nell'allegato I, parte A, punto 5.1, del regolamento (UE) 2018/858, adibiti esclusivamente al trasporto non commerciale.";

Or. en

Motivazione

Esenzione dalla normativa in materia sociale nel settore dei trasporti su strada per i camper

utilizzati a fini non commerciali.

Emendamento 123
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 2 – comma 1 – punto 1
Regolamento (UE) 2018/858
Articolo 5 – paragrafo 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
"4. ***Alla*** Commissione ***è conferito il potere di adottare*** atti delegati conformemente all'articolo 82 che integrino il presente regolamento stabilendo le prescrizioni tecniche per quanto riguarda l'interfaccia hardware e di comunicazione dei veicoli esclusivamente elettrici (PEV) e dei veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV) con le infrastrutture di ricarica, la rete elettrica e i sistemi di alimentazione stazionari in grado di consentire funzionalità di ricarica intelligente e bidirezionale.";	"4. ***Entro [OP: inserire l'ultimo giorno del 18º mese a seguito dell'entrata in vigore del presente regolamento],*** la Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 82 che integrino il presente regolamento stabilendo le prescrizioni tecniche per quanto riguarda l'interfaccia hardware e di comunicazione dei veicoli esclusivamente elettrici (PEV) e dei veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV) con le infrastrutture di ricarica, la rete elettrica e i sistemi di alimentazione stazionari in grado di consentire funzionalità di ricarica intelligente e bidirezionale. ***Tale legislazione delegata specifica quanto meno:*** ***a) le norme di interoperabilità e*** ***b) le prescrizioni in materia di codice di rete per la conversione bidirezionale di potenza a bordo.*** ***Tali prescrizioni tecniche garantiscono la conformità alla direttiva (UE) 2018/2001, al regolamento (UE) 2023/1542 e al regolamento (UE) 2023/2854.*** ***Entro cinque anni dall'entrata in vigore degli atti delegati di cui al primo comma, la Commissione valuta i miglioramenti tecnologici delle funzionalità di ricarica intelligente e bidirezionale e, se del caso, aggiorna i pertinenti atti delegati o presenta una proposta legislativa per***

modificare il presente regolamento.";

Or. en

Emendamento 124
Andreas Schwab, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 1
Regolamento (UE) 2018/858
Articolo 5 – paragrafo 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
"4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti ***delegati*** conformemente all'articolo 82 che integrino il presente regolamento stabilendo le prescrizioni tecniche per quanto riguarda l'interfaccia hardware e di comunicazione dei veicoli esclusivamente elettrici (PEV) e dei veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV) con le infrastrutture di ricarica***, la rete elettrica e i sistemi di alimentazione stazionari in grado di consentire*** funzionalità di ricarica intelligente e bidirezionale.";	"4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti ***di esecuzione*** conformemente all'articolo82 che integrino il presente regolamento stabilendo***, se del caso,*** le prescrizioni tecniche per quanto riguarda l'interfaccia hardware e di comunicazione dei veicoli esclusivamente elettrici (PEV) e dei veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC- HEV) ***necessaria per garantire l'interoperabilità*** con le infrastrutture di ricarica e, se del caso, la compatibilità con le funzionalità di ricarica bidirezionale***, lasciando impregiudicate le norme dell'Unione e nazionali in materia di connessione alla rete, gestione del sistema e regolamentazione del mercato dell'energia elettrica.*** ***Se le prescrizioni di conformità si basano su norme tecniche armonizzate, in tutto o in parte, gli atti delegati definiscono la metodologia per la verifica della conformità.***";

Or. en

Motivazione

La conformità al codice di rete per la comunicazione dei veicoli esclusivamente elettrici (PEV) e dei veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEC) con le infrastrutture di ricarica, la rete elettrica e i sistemi di alimentazione stazionari in grado di consentire funzionalità di ricarica intelligente e bidirezionale dovrebbe essere verificata a livello dell'UE in sede di omologazione del veicolo.

Emendamento 125
Kateřina Konečná

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 1
Regolamento (UE) 2018/858
Articolo 5 – paragrafo 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
"4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti ***delegati*** conformemente all'articolo 82 che integrino il presente regolamento stabilendo le prescrizioni tecniche ***per quanto riguarda l'***interfaccia hardware e di comunicazione dei veicoli esclusivamente elettrici (PEV) e dei veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV) con le infrastrutture di ricarica, la rete elettrica e i sistemi di alimentazione stazionari in grado di consentire funzionalità di ricarica intelligente e bidirezionale.";	"4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti ***di esecuzione*** conformemente all'articolo 82 che integrino il presente regolamento stabilendo***, se del caso,*** le prescrizioni tecniche ***relative all'***interfaccia hardware e di comunicazione ***per quanto riguarda la conformità al codice di rete armonizzato dell'UE in materia di connessione alla rete per i nuovi tipi di veicoli*** dei veicoli esclusivamente elettrici (PEV) e dei veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV) con le infrastrutture di ricarica, la rete elettrica e i sistemi di alimentazione stazionari in grado di consentire funzionalità di ricarica intelligente e bidirezionale**.** ***Se le prescrizioni di conformità si basano su norme tecniche armonizzate, in tutto o in parte, gli atti delegati definiscono la metodologia per la verifica della conformità***.",

Or. en

Emendamento 126
Antonín Staněk, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Viktória Ferenc

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 1
Regolamento (UE) 2018/858
Articolo 5 – paragrafo 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
"4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti ***delegati*** conformemente all'articolo 82 che integrino il presente regolamento stabilendo le prescrizioni tecniche ***per quanto riguarda l'***interfaccia hardware e di comunicazione dei veicoli esclusivamente elettrici (PEV) e dei veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV) con le infrastrutture di ricarica, la rete elettrica e i sistemi di alimentazione stazionari in grado di consentire funzionalità di ricarica intelligente e bidirezionale.";	"4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti ***di esecuzione*** conformemente all'articolo 82 che integrino il presente regolamento stabilendo***, se del caso,*** le prescrizioni tecniche ***relative all'***interfaccia hardware e di comunicazione ***per quanto riguarda la conformità al codice di rete armonizzato dell'UE in materia di connessione alla rete per i nuovi tipi di veicoli*** dei veicoli esclusivamente elettrici (PEV) e dei veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV) con le infrastrutture di ricarica, la rete elettrica e i sistemi di alimentazione stazionari in grado di consentire funzionalità di ricarica intelligente e bidirezionale***.*** ***Se le prescrizioni di conformità si basano su norme tecniche armonizzate, in tutto o in parte, gli atti delegati definiscono la metodologia per la verifica della conformità.***";

Or. en

Motivazione

Il regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi (AFIR) garantisce già indirettamente la comunicazione e l'interoperabilità fisica tra i veicoli PEV, i veicoli OVC-HEV, le infrastrutture di ricarica, la rete elettrica e i sistemi in grado di consentire funzionalità di ricarica intelligente e bidirezionale. L'elemento mancante è la certificazione del codice di rete a livello dell'UE. La verifica della conformità in sede di omologazione del veicolo garantirebbe indirettamente la compatibilità con la norma ISO 15118-20, sosterrebbe la predisposizione alla tecnologia V2G ed eviterebbe duplicazioni normative pur rimanendo tecnicamente fattibile per i costruttori.

Emendamento 127
Alexandr Vondra, Ondřej Krutílek

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 1
Regolamento (UE) 2018/858
Articolo 5 – paragrafo 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
"4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti ***delegati*** conformemente all'articolo 82 che integrino il presente regolamento stabilendo le prescrizioni tecniche ***per quanto riguarda l'***interfaccia hardware e di comunicazione dei veicoli esclusivamente elettrici (PEV) e dei veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV) con le infrastrutture di ricarica, la rete elettrica e i sistemi di alimentazione stazionari in grado di consentire funzionalità di ricarica intelligente e bidirezionale.";	"4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti ***di esecuzione*** conformemente all'articolo 82 che integrino il presente regolamento stabilendo***, se del caso,*** le prescrizioni tecniche ***relative all'***interfaccia hardware e di comunicazione ***per quanto riguarda la conformità al codice di rete armonizzato dell'UE in materia di connessione alla rete per i nuovi tipi di veicoli*** dei veicoli esclusivamente elettrici (PEV) e dei veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV) con le infrastrutture di ricarica, la rete elettrica e i sistemi di alimentazione stazionari in grado di consentire funzionalità di ricarica intelligente e bidirezionale. ***Qualora le prescrizioni di conformità si basino, in tutto o in parte, su norme tecniche armonizzate, gli atti di esecuzione definiscono la metodologia per la verifica della conformità***.";

Or. en

Motivazione

La comunicazione e l'interconnessione tra i veicoli esclusivamente elettrici (PEV), i veicoli elettrici ibridi ricaricabili (OVC-HEV), le infrastrutture di ricarica, la rete elettrica e i sistemi di alimentazione stazionari in grado di consentire funzionalità di ricarica intelligente e bidirezionale sono già direttamente contemplate dal regolamento AFIR. L'anello mancante è la certificazione dei codici di rete a livello dell'UE, non le prescrizioni nazionali, per garantire l'interoperabilità e la predisposizione alla tecnologia veicolo-rete (V2G). La verifica della conformità in sede di omologazione sosterrebbe la compatibilità con la norma ISO 15118-20 evitando nel contempo duplicazioni normative.

Emendamento 128
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 1
Regolamento (UE) 2018/858
Articolo 5 – paragrafo 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
"4. ***Alla*** Commissione ***è conferito il potere di adottare*** atti delegati conformemente all'articolo 82 che integrino il presente regolamento stabilendo le prescrizioni tecniche per quanto riguarda l'interfaccia hardware e di comunicazione dei veicoli esclusivamente elettrici (PEV) e dei veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV) con le infrastrutture di ricarica, la rete elettrica e i sistemi di alimentazione stazionari in grado di consentire funzionalità di ricarica intelligente e bidirezionale.";	"4. ***Entro il 31 dicembre 2027, la*** Commissione ***adotta*** atti delegati conformemente all'articolo 82 che integrino il presente regolamento stabilendo le prescrizioni tecniche per quanto riguarda l'interfaccia hardware e di comunicazione dei veicoli esclusivamente elettrici (PEV) e dei veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV) con le infrastrutture di ricarica, la rete elettrica e i sistemi di alimentazione stazionari in grado di consentire funzionalità di ricarica intelligente e bidirezionale. ***L'atto delegato definisce inoltre una designazione di predisposizione alla tecnologia V2G da includere nel certificato di conformità dei nuovi tipi di veicoli esclusivamente elettrici, conformi a tali prescrizioni, nonché la metodologia di verifica della conformità basata, se del caso, su norme tecniche armonizzate.***";

Or. en

Emendamento 129
Jonas Sjöstedt

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 1
Regolamento (UE) 2018/858
Articolo 5 – paragrafo 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
"4. ***Alla*** Commissione ***è conferito il potere di adottare*** atti delegati conformemente all'articolo 82 che integrino il presente regolamento stabilendo le prescrizioni tecniche per quanto riguarda l'interfaccia hardware e di comunicazione dei veicoli esclusivamente elettrici (PEV) e dei veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV) con le infrastrutture di ricarica, la rete elettrica e i	"4. ***Entro il 31 dicembre 2027, la*** Commissione ***adotta*** atti delegati conformemente all'articolo 82 che integrino il presente regolamento stabilendo le prescrizioni tecniche per quanto riguarda l'interfaccia hardware e di comunicazione dei veicoli esclusivamente elettrici (PEV) e dei veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV) con le infrastrutture di ricarica, la rete elettrica e i

sistemi di alimentazione stazionari in grado di consentire funzionalità di ricarica intelligente e bidirezionale.";	sistemi di alimentazione stazionari in grado di consentire funzionalità di ricarica intelligente e bidirezionale***. L'atto delegato specifica quanto meno le seguenti prescrizioni:*** ***a) le norme di interoperabilità;*** ***b) una serie di prescrizioni in materia di codice di rete per la conversione bidirezionale della potenza a bordo del veicolo elettrico, da CA a CC e da CC a CA;*** ***c) l'integrazione della tecnologia di ricarica a bordo in grado di effettuare tali conversioni di potenza***.";

Or. en

Emendamento 130
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 1
Regolamento (UE) 2018/858
Articolo 5 – paragrafo 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
"4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 82 che integrino il presente regolamento stabilendo le prescrizioni tecniche per quanto riguarda l'interfaccia hardware e di comunicazione dei veicoli esclusivamente elettrici (PEV) e dei veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV) con le infrastrutture di ricarica***, la rete elettrica e i sistemi di alimentazione stazionari in grado di consentire funzionalità di ricarica*** intelligente ***e*** bidirezionale.";	"4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo82 che integrino il presente regolamento stabilendo le prescrizioni tecniche per quanto riguarda l'interfaccia hardware e di comunicazione dei veicoli esclusivamente elettrici (PEV) e dei veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC- HEV) con le infrastrutture di ricarica***. Tali prescrizioni sono limitate alla ricarica*** intelligente ***unidirezionale. Qualsiasi partecipazione ai servizi di trasferimento di energia da veicolo a rete o*** bidirezionale ***rimane volontaria e richiede il consenso esplicito e revocabile del proprietario del veicolo; le prescrizioni tecniche stabilite ai sensi del presente paragrafo non rendono obbligatorie le funzionalità bidirezionali***.";

Or. en

Motivazione

Rendere obbligatorie le funzionalità bidirezionali impone ai proprietari di veicoli di sovvenzionare i costi di bilanciamento della rete attraverso il deterioramento della loro proprietà privata. Il V2G non è vietato e i proprietari che acconsentono possono partecipare, ma un quadro normativo basato su atti delegati per le prescrizioni tecniche obbligatorie fungerebbe inevitabilmente da base giuridica per imporre la partecipazione attraverso le condizioni di accesso alle infrastrutture. La batteria di un veicolo privato non è un bene pubblico della rete. Il conferimento di potere deve quindi riguardare esclusivamente la ricarica intelligente unidirezionale.

Emendamento 131
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 1
Regolamento (UE) 2018/858
Articolo 5 – paragrafo 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
"4. ***Alla*** Commissione ***è conferito il potere di adottare*** atti delegati conformemente all'articolo 82 che integrino il presente regolamento stabilendo le prescrizioni tecniche per quanto riguarda l'interfaccia hardware e di comunicazione dei veicoli esclusivamente elettrici (PEV) e dei veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV) con le infrastrutture di ricarica, la rete elettrica e i sistemi di alimentazione stazionari in grado di consentire funzionalità di ricarica intelligente e bidirezionale.";	"4. ***Entro il 31 dicembre 2027 la*** Commissione ***adotta*** atti delegati conformemente all'articolo 82 che integrino il presente regolamento stabilendo le prescrizioni tecniche per quanto riguarda l'interfaccia hardware e di comunicazione dei veicoli esclusivamente elettrici (PEV) e dei veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV) con le infrastrutture di ricarica, la rete elettrica e i sistemi di alimentazione stazionari in grado di consentire funzionalità di ricarica intelligente e bidirezionale***, comprese, tra l'altro, le seguenti prescrizioni: le norme di interoperabilità, una serie di prescrizioni in materia di codice di rete per la conversione bidirezionale della potenza a bordo del veicolo elettrico, da CA a CC e da CC a CA, e l'integrazione di una tecnologia di ricarica a bordo in grado di effettuare tali conversioni di potenza***.";

Or. en

Emendamento 132
Henrik Dahl

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 1
Regolamento (UE) 2018/858
Articolo 5 – paragrafo 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
"4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 82 che integrino il presente regolamento stabilendo le prescrizioni tecniche per quanto riguarda l'interfaccia hardware e di comunicazione dei veicoli esclusivamente elettrici (PEV) e dei veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV) con le infrastrutture di ricarica, la rete elettrica e i sistemi di alimentazione stazionari in grado di consentire funzionalità di ricarica intelligente e bidirezionale.";	"4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 82 che integrino il presente regolamento stabilendo le prescrizioni tecniche per quanto riguarda l'interfaccia hardware e di comunicazione dei veicoli esclusivamente elettrici (PEV) e dei veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV) con le infrastrutture di ricarica, la rete elettrica e i sistemi di alimentazione stazionari in grado di consentire funzionalità di ricarica intelligente e bidirezionale***, garantendo nel contempo l'interoperabilità tra veicoli, infrastrutture di ricarica, reti elettriche e attori del mercato pertinenti, tra cui gli operatori dei punti di ricarica, i fornitori di servizi di mobilità e gli aggregatori***.";

Or. en

Emendamento 133
Volker Schnurrbusch

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 1
Regolamento (UE) 2018/858
Articolo 5 – paragrafo 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
"4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 82 che integrino il presente regolamento stabilendo le prescrizioni tecniche per	"4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 82 che integrino il presente regolamento stabilendo le prescrizioni tecniche per

quanto riguarda l'interfaccia hardware e di comunicazione dei veicoli esclusivamente elettrici (PEV) e dei veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV) con le infrastrutture di ricarica, la rete elettrica e i sistemi di alimentazione stazionari in grado di consentire funzionalità di ricarica intelligente e bidirezionale.';	quanto riguarda l'interfaccia hardware e di comunicazione dei veicoli esclusivamente elettrici (PEV) e dei veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV) con le infrastrutture di ricarica, la rete elettrica e i sistemi di alimentazione stazionari in grado di consentire funzionalità di ricarica intelligente e bidirezionale***. Tali prescrizioni sono limitate alla connessione fisica e al protocollo di comunicazione e si basano sulle norme di ricarica già applicabili ai sensi del regolamento (UE) 2023/1804***.';

Or. en

Emendamento 134
Jana Nagyová

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 1
Regolamento (UE) 2018/858
Articolo 5 – paragrafo 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
"4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 82 che integrino il presente regolamento stabilendo le prescrizioni tecniche ***per quanto riguarda l'***interfaccia hardware e di comunicazione dei veicoli esclusivamente elettrici (PEV) e dei veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV) con le infrastrutture di ricarica, la rete elettrica e i sistemi di alimentazione stazionari in grado di consentire funzionalità di ricarica intelligente e bidirezionale.";	"4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 82 che integrino il presente regolamento stabilendo***, se del caso,*** le prescrizioni tecniche ***relative all'***interfaccia hardware e di comunicazione ***per quanto riguarda la conformità al codice di rete armonizzato dell'UE in materia di connessione alla rete per i nuovi tipi di veicoli*** dei veicoli esclusivamente elettrici (PEV) e dei veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna (OVC-HEV) con le infrastrutture di ricarica, la rete elettrica e i sistemi di alimentazione stazionari in grado di consentire funzionalità di ricarica intelligente e bidirezionale.";

Or. en

Motivazione

The communication and physical interconnection of pure electric vehicles (PEV) and off-vehicle charging hybrid electric vehicles (OVC-HEV) with the charging infrastructure, the electricity grid, and the stationary power systems capable of supporting smart and bidirectional charging functionalities is already indirectly guaranteed through the AFIR regulation. It is the network code certification on EU level, not on national level, that is the missing link in ensuring interoperability and V2G readiness while avoiding regulatory duplication. Under this proposal, network code compliance would be verified during vehicle type approval, indirectly ensuring ISO 15118_20 compatibility and offering a pragmatic, balanced compromise between regulatory objectives and technical feasibility for manufacturers.

Emendamento 135
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler, Norbert Lins

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 1 bis (nuovo)
Regolamento (UE) 2018/858
Articolo 49

Testo in vigore	*Emendamento*
Articolo 49	***1 bis) l'articolo 49 è soppresso:***
"Messa a disposizione sul mercato, immatricolazione o entrata in circolazione di veicoli di fine serie	
1. Entro i limiti indicati nell'allegato V, parte B, e solo per un periodo di tempo limitato specificato al paragrafo 2, gli Stati membri possono immatricolare e autorizzare l'immissione sul mercato o l'entrata in circolazione di veicoli conformi a un tipo di veicolo la cui omologazione UE non è più valida.	
Il primo comma si applica soltanto ai veicoli all'interno del territorio dell'Unione che erano oggetto di un'omologazione UE valida al momento della loro produzione e che non erano stati immatricolati o fatti entrare in circolazione prima della cessazione della validità di tale omologazione UE.	
2. Il paragrafo 1 si applica soltanto, nel	

caso di veicoli completi, per un periodo di 12 mesi dalla data di scadenza della validità dell'omologazione UE e, nel caso di veicoli completati, per un periodo di 18 mesi da tale data.

3. Il costruttore che intenda avvalersi del paragrafo 1 presenta una domanda all'autorità competente di ciascuno Stato membro interessato dall'immatricolazione o dall'entrata in circolazione dei veicoli in questione. La domanda specifica i motivi tecnici o economici che impediscono a tali veicoli di essere conformi alle nuove prescrizioni tecniche.

Gli Stati membri interessati decidono, entro tre mesi dal ricevimento della domanda, se tali veicoli possano essere immatricolati o entrare in circolazione nel loro territorio e, in caso positivo, il numero di tali veicoli.

4. Gli Stati membri applicano misure appropriate per assicurare il controllo efficace del numero di veicoli da immatricolare o far entrare in circolazione nell'ambito della procedura di cui al presente articolo.";

Or. en

((32018R0858))

Motivazione

Per eliminare la frammentazione del mercato e gli oneri amministrativi derivanti da procedure nazionali di esenzione di fine serie non armonizzate, come la variazione dei meccanismi relativi alle quote o alla data limite, il quadro di immatricolazione dovrebbe essere semplificato. Le attuali procedure creano inutili oneri burocratici sia per l'industria che per le autorità nazionali competenti. Pertanto, se la data di produzione di un veicolo precede l'applicazione di un nuovo requisito giuridico, il relativo certificato di conformità dovrebbe rimanere valido, eliminando in tal modo la necessità di onerose procedure di esenzione di fine serie.

Emendamento 136
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 1 bis (nuovo)

Testo in vigore	*Emendamento*
Articolo 49	***1 bis) l'articolo 49 è soppresso:***
"Messa a disposizione sul mercato, immatricolazione o entrata in circolazione di veicoli di fine serie	
1. Entro i limiti indicati nell'allegato V, parte B, e solo per un periodo di tempo limitato specificato al paragrafo 2, gli Stati membri possono immatricolare e autorizzare l'immissione sul mercato o l'entrata in circolazione di veicoli conformi a un tipo di veicolo la cui omologazione UE non è più valida.	
Il primo comma si applica soltanto ai veicoli all'interno del territorio dell'Unione che erano oggetto di un'omologazione UE valida al momento della loro produzione e che non erano stati immatricolati o fatti entrare in circolazione prima della cessazione della validità di tale omologazione UE.	
2. Il paragrafo 1 si applica soltanto, nel caso di veicoli completi, per un periodo di 12 mesi dalla data di scadenza della validità dell'omologazione UE e, nel caso di veicoli completati, per un periodo di 18 mesi da tale data.	
3. Il costruttore che intenda avvalersi del paragrafo 1 presenta una domanda all'autorità competente di ciascuno Stato membro interessato dall'immatricolazione o dall'entrata in circolazione dei veicoli in questione. La domanda specifica i motivi tecnici o economici che impediscono a tali veicoli di essere conformi alle nuove prescrizioni tecniche.	
Gli Stati membri interessati decidono, entro tre mesi dal ricevimento della domanda, se tali veicoli possano essere immatricolati o entrare in circolazione nel loro territorio e, in caso positivo, il numero di tali veicoli.	

4. Gli Stati membri applicano misure appropriate per assicurare il controllo efficace del numero di veicoli da immatricolare o far entrare in circolazione nell'ambito della procedura di cui al presente articolo.";

Or. en

(32018R0858)

Motivazione

Le attuali norme di fine serie impongono ai costruttori o ai proprietari di richiedere esenzioni quando i veicoli non sono immatricolati prima che entrino in vigore i nuovi requisiti normativi. Poiché le procedure variano da uno Stato membro all'altro, ciò crea inutili oneri amministrativi e incertezza giuridica senza fornire chiari vantaggi. Dato che il deposito dei veicoli è costoso, non vi è comunque alcun incentivo a stoccarli. Pertanto, un certificato di conformità valido dovrebbe continuare ad avere validità se il veicolo è stato fabbricato prima dell'entrata in vigore delle nuove norme.

Emendamento 137
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 bis (nuovo)
Regolamento (UE) 2018/858
Articolo 48

Testo in vigore	*Emendamento*
	1 bis) l'articolo 48 è così modificato:
Messa a disposizione sul mercato, immatricolazione o entrata in circolazione di veicoli ***diversi dai veicoli di fine serie***	"Messa a disposizione sul mercato, immatricolazione o entrata in circolazione di veicoli
1. Fatti salvi gli articoli 51, 52 e 53, i veicoli per i quali è obbligatoria l'omologazione globale di un tipo di veicolo o per i quali il costruttore ha ottenuto tale omologazione sono messi a disposizione sul mercato, sono immatricolati o entrano in circolazione solo se accompagnati da un certificato di conformità valido rilasciato conformemente agli articoli 36 e 37.	1. Fatti salvi gli articoli 51, 52 e 53, i veicoli per i quali è obbligatoria l'omologazione globale di un tipo di veicolo o per i quali il costruttore ha ottenuto tale omologazione sono messi a disposizione sul mercato, sono immatricolati o entrano in circolazione solo se accompagnati da un certificato di conformità valido rilasciato conformemente agli articoli 36 e 37 ***alla data di costruzione***.

L'immatricolazione e l'entrata in circolazione di veicoli incompleti possono essere rifiutate fintantoché i veicoli rimangono incompleti. ***L'immatricolazione e l'entrata in circolazione di veicoli incompleti non sono utilizzate per eludere l'applicazione dell'articolo 49.***	***L'immatricolazione e l'entrata in circolazione di veicoli incompleti possono essere rifiutate fintantoché i veicoli rimangono incompleti.***
2. Il numero di veicoli prodotti in piccole serie che sono messi a disposizione sul mercato, sono immatricolati o entrano in circolazione nel corso dello stesso anno non può superare i limiti quantitativi annuali stabiliti all'allegato V.	2. Il numero di veicoli prodotti in piccole serie che sono messi a disposizione sul mercato, sono immatricolati o entrano in circolazione nel corso dello stesso anno non può superare i limiti quantitativi annuali stabiliti all'allegato V.";

Or. en

Motivazione

Le attuali norme di fine serie impongono ai costruttori o ai proprietari di richiedere esenzioni quando i veicoli non sono immatricolati prima che entrino in vigore i nuovi requisiti normativi. Poiché le procedure variano da uno Stato membro all'altro, ciò crea inutili oneri amministrativi e incertezza giuridica senza fornire chiari vantaggi. Dato che il deposito dei veicoli è costoso, non vi è comunque alcun incentivo a stoccarli. Pertanto, un certificato di conformità valido dovrebbe continuare ad avere validità se il veicolo è stato fabbricato prima dell'entrata in vigore delle nuove norme.

Emendamento 138
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 2 – comma 1 bis (nuovo)
Regolamento (UE) 2018/858
Articolo 48 – paragrafo 1

Testo in vigore	*Emendamento*
	l'articolo 48, paragrafo 1, è così modificato:
1. Fatti salvi gli articoli 51, 52 e 53, i veicoli per i quali è obbligatoria l'omologazione globale di un tipo di veicolo o per i quali il costruttore ha ottenuto tale omologazione sono messi a disposizione sul mercato, sono immatricolati o entrano in circolazione solo se accompagnati da un certificato di conformità valido rilasciato	"1. Fatti salvi gli articoli 51, 52 e 53, i veicoli per i quali è obbligatoria l'omologazione globale di un tipo di veicolo o per i quali il costruttore ha ottenuto tale omologazione sono messi a disposizione sul mercato, sono immatricolati o entrano in circolazione solo se accompagnati da un certificato di conformità valido rilasciato

conformemente agli articoli 36 e 37.	conformemente agli articoli 36 e 37 ***alla data di costruzione***.
	";

Or. en

(02018R0858-20240701)

Motivazione

Per eliminare la frammentazione del mercato e gli oneri amministrativi derivanti da procedure nazionali di esenzione di fine serie non armonizzate, come la variazione dei meccanismi relativi alle quote o alla data limite, il quadro di immatricolazione dovrebbe essere semplificato. Le attuali procedure creano inutili oneri burocratici sia per l'industria che per le autorità nazionali competenti. Pertanto, se la data di produzione di un veicolo precede l'applicazione di un nuovo requisito giuridico, il relativo certificato di conformità dovrebbe rimanere valido, eliminando in tal modo la necessità di onerose procedure di esenzione di fine serie.

Emendamento 139
François-Xavier Bellamy, Isabelle Le Callennec

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 1 bis (nuovo)
Regolamento (UE) 2018/858
Articolo 29 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	1 bis) all'articolo 29 è inserito il paragrafo 3 bis seguente:
	"3 bis È rilasciata un'omologazione UE a veicoli a motore che siano conformi ai dati contenuti nel fascicolo informativo di cui all'articolo 24 e soddisfino le prescrizioni tecniche stabilite negli atti normativi pertinenti elencati nell'allegato II. Fino al 1° gennaio 2036, i modelli di veicoli nuovi ed esistenti sono conformi alle prescrizioni di omologazione previsti dal presente regolamento, come stabilito nell'allegato II. Le integrazioni alle disposizioni dell'allegato II applicabili a decorrere dal 1° gennaio 2026 o successivamente non sono obbligatorie ai fini dell'omologazione dell'intero veicolo.";

Or. en

Emendamento 140
Henrik Dahl

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 1 bis (nuovo)
Regolamento (UE) 2018/858
Articolo 5 – paragrafo 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	1 bis) all'articolo 5 è aggiunto il paragrafo 4 bis seguente:
	"4 bis. Le prescrizioni tecniche adottate a norma del paragrafo 1 sono attuate in modo proporzionato e tecnologicamente neutro e non impongono costi inutili agli operatori economici, ai consumatori o alle autorità pubbliche.";

Or. en

Emendamento 141
Henrik Dahl

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 1 ter (nuovo)
Regolamento (UE) 2018/858
Articolo 5 – paragrafo 4 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	1 ter) all'articolo 5 è aggiunto il paragrafo 4 ter seguente:
	"4 ter. Le prescrizioni tecniche di cui al paragrafo 1 si basano su norme europee o internazionali aperte, armonizzate e non proprietarie e rimangono coerenti con le prescrizioni tecniche applicabili all'infrastruttura di ricarica a norma del regolamento (UE) 2023/1804 e dei relativi atti delegati.";

Or. en

Emendamento 142
Henrik Dahl

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 1 quater (nuovo)
Regolamento (UE) 2018/858
Articolo 5 – paragrafo 4 quater (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	1 quater) all'articolo 5 è aggiunto il paragrafo 4 quater seguente:
	"4 quater. Le prescrizioni tecniche adottate a norma del paragrafo 1 non rendono obbligatoria la capacità da veicolo a rete o componenti tecnici specifici per le apparecchiature di ricarica private qualora tale funzionalità comporti costi aggiuntivi sproporzionati o non sia ragionevolmente applicabile nel pertinente contesto di installazione.";

Or. en

Emendamento 143
Henrik Dahl

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 – punto 1 quinquies (nuovo)
Regolamento (UE) 2018/858
Articolo 5 – paragrafo 4 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	1 quinquies) all'articolo 5 è inserito il paragrafo 4 quinquies seguente:
	"4 quinquies. Le prescrizioni tecniche adottate a norma del paragrafo 1 garantiscono che i terzi autorizzati abbiano un accesso equo e non discriminatorio ai dati e ai segnali di controllo necessari per la fornitura di servizi di ricarica intelligenti e bidirezionali, previo consenso dell'utente e nel rispetto del diritto dell'Unione

applicabile.";

Or. en

Emendamento 144
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 bis (nuovo)
Regolamento (UE) 2018/858
Articolo 41 – paragrafo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	all'articolo 41 è aggiunto il paragrafo 5 bis seguente:
	"5 bis. In deroga al presente paragrafo 1, un costruttore può chiedere all'autorità di omologazione di uno Stato membro un'omologazione UE intermedia per un tipo di veicolo completamente automatizzato di categoria M o N prodotto in piccole serie, destinato alla pre-diffusione commerciale in un ambito di impiego previsto definito ai fini della continua convalida in condizioni reali del sistema di guida automatizzata. Tale approvazione è soggetta a limiti quantitativi annui, condizioni operative, obblighi di monitoraggio in uso e un periodo massimo di validità di tre anni, rinnovabile per periodi successivi di uguale durata, a condizione che continuino a essere soddisfatti gli stessi obblighi. Un'omologazione intermedia rilasciata a norma del presente paragrafo è riconosciuta e considerata valida in tutto il territorio dell'Unione entro i limiti dell'ambito di impiego previsto specificato nel certificato di omologazione.
	Entro [OP: inserire la data corrispondente a sei mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] la Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 82 che stabiliscono le prescrizioni tecniche applicabili, i limiti quantitativi, le

condizioni operative, gli obblighi di comunicazione e le condizioni alle quali i dati operativi raccolti durante il periodo intermedio di omologazione possono essere utilizzati come prova di convalida a sostegno di una domanda di omologazione UE completa dell'intero veicolo, e modifica di conseguenza gli allegati del presente regolamento. Tali condizioni, limiti e i relativi canoni dovrebbero tenere adeguatamente conto delle dimensioni delle imprese, garantendo che le PMI e le start-up innovative possano beneficiare pienamente di tale procedura.";

Or. en

(32018R0858)

Emendamento 145
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Proposta di regolamento
Articolo 2 – comma 1 ter (nuovo)
Regolamento (UE) 2018/858
Articolo 43 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	è inserito l'articolo 43 bis seguente:
	"Articolo 43 bis
	Riconoscimento reciproco delle autorizzazioni nazionali per le prove e la diffusione di veicoli automatizzati
	1. Qualsiasi autorizzazione nazionale rilasciata da uno Stato membro per le prove o la diffusione commerciale di veicoli automatizzati e completamente automatizzati su strade pubbliche è riconosciuta valida in tutto il territorio dell'Unione entro i limiti dell'ambito di impiego previsto specificato in tale autorizzazione.
	2. Qualora due o più Stati membri abbiano istituito un banco di prova transfrontaliero per i sistemi di guida

automatizzata, le autorizzazioni di prova rilasciate da uno Stato membro partecipante nell'ambito geografico di tale banco di prova sono automaticamente riconosciute dagli altri Stati membri partecipanti, a condizione che i veicoli siano conformi alle prescrizioni applicabili dell'Unione.

3. Uno Stato membro può opporsi al riconoscimento di cui ai paragrafi 1 e 2 solo per motivi debitamente giustificati connessi alla sicurezza stradale e solo entro 30 giorni lavorativi dalla notifica dell'autorizzazione. Se entro tale termine non è sollevata alcuna obiezione motivata, l'autorizzazione si considera riconosciuta e valida in tutto il territorio dell'Unione.

4. Entro [OP: sei mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento] gli Stati membri designano le autorità responsabili dell'omologazione, del riconoscimento e della condivisione dei dati di cui al presente paragrafo.

5. Entro [OP: sei mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento] la Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 82 per stabilire procedure armonizzate e un meccanismo a livello dell'Unione, gestito dalla Commissione o da un organismo designato dell'Unione, per attuare le disposizioni del presente articolo e per istituire la raccolta e la trasmissione di dati operativi derivanti da attività di prova e diffusione.";

Or. en

(32018R0858)

Emendamento 146
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Proposta di regolamento
Articolo 2 – paragrafo 1 quater (nuovo)
Regolamento (UE) 2018/858
Articolo 22 – paragrafo 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	all'articolo 22 è inserito il paragrafo 6 bis seguente:
	"6 bis. Ai fini dell'omologazione in più fasi di veicoli automatizzati o completamente automatizzati, un costruttore può chiedere un'omologazione UE di fase iniziale di un veicolo incompleto quale piattaforma predisposta per il sistema di guida automatizzata, attestante che gli elementi hardware del veicolo soddisfano le prescrizioni minime che la Commissione deve stabilire a norma del presente paragrafo, indipendentemente dal software del sistema di guida automatizzata da integrare in una fase successiva. Un'omologazione UE di fase finale riguardante l'integrazione del sistema di guida automatizzata è rilasciata conformemente al paragrafo 4 e alle prescrizioni applicabili del regolamento (UE) 2019/2144 e del regolamento di esecuzione (UE) 2022/1426.
	Un'omologazione UE di fase iniziale rilasciata quale piattaforma predisposta per il sistema di guida automatizzata a norma del presente paragrafo non è limitata a un unico tipo di veicolo se il costruttore o il fornitore di tecnologia dimostra che lo stesso sistema di guida automatizzata, costituito da una combinazione definita di hardware e software, può essere integrato in diversi tipi di veicolo di base che soddisfano le prescrizioni minime. In tal caso, l'omologazione individua il sistema di guida automatizzata in questione e la gamma di veicoli di base a cui si applica.
	Entro [OP: inserire la data corrispondente a sei mesi dopo l'entrata in vigore del regolamento], la Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 82 per stabilire le prescrizioni hardware minime per i veicoli di base predisposti per il sistema di guida automatizzata, comprese

le prescrizioni relative alla copertura dei sensori, alle norme della piattaforma di calcolo e ai livelli di ridondanza e integrità funzionale degli attuatori, nonché le specifiche standardizzate dell'interfaccia software-hardware per l'integrazione dei sistemi di guida automatizzata nella fase di omologazione finale, al fine di garantire l'interoperabilità tra le piattaforme dei veicoli e il software del sistema di guida automatizzata sviluppato da diversi costruttori.";

Or. en

(32018R0858)

Emendamento 147
Nicolás González Casares, Rosa Serrano Sierra, Javi López, Laura Ballarín Cereza, César Luena, Leire Pajín

Proposta di regolamento
Articolo 3 – comma -1 (nuovo)
Regolamento (UE) 2019/2144
Articolo 7 – paragrafo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	– all'articolo 7 è inserito il paragrafo 5 bis seguente:
	"5 bis. I veicoli delle categorie M1 e N1 sono dotati di un sistema di rilevamento della presenza di bambini in grado di rilevare la presenza di un bambino che rimane all'interno dell'abitacolo dopo che il veicolo è stato spento o bloccato e di fornire un avvertimento tempestivo al conducente o all'utente del veicolo e, se del caso, livelli successivi di avvertimento o di intervento.";

Or. en

(32019R2144)

Emendamento 148
Nicolás González Casares, Rosa Serrano Sierra, Javi López, Laura Ballarín Cereza, César Luena, Leire Pajín

Proposta di regolamento
Articolo 3 – comma -1 bis (nuovo)
Regolamento (UE) 2019/2144
Articolo 7 – paragrafo 6

Testo in vigore	*Emendamento*
	all'articolo 6, il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:
6. La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, disposizioni relative alle procedure e specifiche tecniche uniformi per l'omologazione di veicoli per quanto riguarda i requisiti di cui ai paragrafi da 2 a ***5*** del presente articolo.	"6. La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, disposizioni relative alle procedure e specifiche tecniche uniformi per l'omologazione di veicoli per quanto riguarda i requisiti di cui ai paragrafi da 2 a ***5 bis*** del presente articolo.";

Or. en

(32019R2144)

Emendamento 149
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposta di regolamento
Articolo 3 – comma 1
Regolamento (UE) 2019/2144
Articolo 9 – paragrafo 5 bis

Testo della Commissione	*Emendamento*
"5 bis. Per i veicoli elettrici della categoria N2 con massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile compresa tra 3,5 e 4,25 tonnellate non vige l'obbligo di essere muniti di dispositivi di limitazione della velocità in conformità del regolamento ONU n. 89.".	"5 bis. Per i veicoli elettrici della categoria N2 con massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile compresa tra 3,5 e 4,25 tonnellate non vige l'obbligo di essere muniti di dispositivi di limitazione della velocità in conformità del regolamento ONU n. 89. ***La presente esenzione non si applica ai veicoli con carrozzeria di tipo pick-up.***
	Nell'ambito della relazione di valutazione di cui all'articolo 14, la Commissione valuta la continua giustificazione di tale esenzione. Salvo diversa decisione nell'ambito della revisione di cui

	all'articolo 14, l'esenzione cessa di essere applicata a decorrere dal 31 dicembre 2031.".

Or. en

Emendamento 150
Jonas Sjöstedt

Proposta di regolamento
Articolo 3 – comma 1
Regolamento (UE) 2019/2144
Articolo 9 – paragrafo 5 bis

Testo della Commissione	*Emendamento*
"5 bis. Per i veicoli elettrici della categoria N2 con massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile compresa tra 3,5 e 4,25 tonnellate non vige l'obbligo di essere muniti di dispositivi di limitazione della velocità in conformità del regolamento ONU n. 89.".	"5 bis. Per i veicoli elettrici della categoria N2 con massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile compresa tra 3,5 e 4,25 tonnellate non vige l'obbligo di essere muniti di dispositivi di limitazione della velocità in conformità del regolamento ONU n. 89. ***La presente esenzione non si applica ai veicoli con carrozzeria di tipo pick-up.***".

Or. en

Emendamento 151
Daniel Buda

Proposta di regolamento
Articolo 3 – comma 1
Regolamento (UE) 2019/2144
Articolo 9 – paragrafo 5 bis

Testo della Commissione	*Emendamento*
5 bis. Per i veicoli elettrici della categoria N2 con massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile compresa tra 3,5 e 4,25 tonnellate non vige l'obbligo di essere muniti di dispositivi di limitazione della velocità in conformità del regolamento ONU n. 89.	5 bis. Per i veicoli elettrici***, veicoli esclusivamente elettrici, veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna e veicoli elettrici con pila a combustibile*** della categoria N2 con massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile compresa tra 3,5 e 4,25 tonnellate non vige l'obbligo di essere muniti di dispositivi di

limitazione della velocità in conformità del regolamento ONU n. 89.

Or. ro

Motivazione

È importante disporre di una formulazione chiara per quanto riguarda l'ambito di applicazione, usando i termini sanciti dalla legislazione in materia di omologazione. Pertanto, sarebbe meglio evitare formulazioni generiche come «veicoli elettrici» e usare categorie tecniche chiare.

Emendamento 152
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 3 – comma 1
Regolamento (UE) 2019/2144
Articolo 9 – paragrafo 5 bis

Testo della Commissione	*Emendamento*
"5 bis. Per i veicoli elettrici della categoria N2 con massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile compresa tra 3,5 e 4,25 tonnellate non vige l'obbligo di essere muniti di dispositivi di limitazione della velocità in conformità del regolamento ONU n. 89.".	"5 bis. Per i veicoli ***esclusivamente*** elettrici della categoria N_2 con massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile compresa tra 3,5 e 4,25 tonnellate non vige l'obbligo di essere muniti di dispositivi di limitazione della velocità in conformità del regolamento ONU n. 89.".

Or. en

Emendamento 153
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Proposta di regolamento
Articolo 3 – comma 1
Regolamento (UE) 2019/2144
Articolo 9 – paragrafo 5 bis

Testo della Commissione	*Emendamento*
"5 bis. Per i veicoli ***elettrici*** della categoria N2 con massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile compresa tra 3,5 e 4,25 tonnellate non vige l'obbligo di essere muniti di dispositivi di limitazione della velocità in conformità del regolamento ONU n. 89.".	"5 bis. Per i veicoli della categoria N2 con massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile compresa tra 3,5 e 4,25 tonnellate non vige l'obbligo di essere muniti di dispositivi di limitazione della velocità in conformità del regolamento ONU n. 89.".

Or. en

Motivazione

I furgoni nella fascia di peso compresa tra 3,5 e 4,25 t rientrano spesso nella categoria N_2 a causa del peso aggiuntivo derivante dalle successive prescrizioni obbligatorie di sicurezza introdotte negli ultimi decenni, non di un profilo di rischio più elevato, e sono generalmente gestiti da PMI e commercianti nel settore dei trasporti nazionali. L'obbligo di installare un limitatore di velocità solo sui furgoni non elettrici della stessa classe comporta un aumento dei costi e delle pratiche burocratiche senza alcun miglioramento in termini di sicurezza, poiché le prove di sicurezza previste per l'omologazione si applicano indipendentemente dal tipo di propulsione. Un'esenzione tecnologicamente neutra rispecchia la normativa in materia tachigrafi e l'ambito di applicazione del regolamento ONU n. 89.

Emendamento 154
Volker Schnurrbusch

Proposta di regolamento
Articolo 3 – comma 1
Regolamento (UE) 2019/2144
Articolo 9 – paragrafo 5 bis

Testo della Commissione	*Emendamento*
"5 bis. Per i veicoli ***elettrici*** della categoria N2 con massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile compresa tra 3,5 e 4,25 tonnellate non vige l'obbligo di essere muniti di dispositivi di limitazione della velocità in conformità del regolamento ONU n. 89.".	"5 bis. Per i veicoli della categoria N2 con massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile compresa tra 3,5 e 4,25 tonnellate non vige l'obbligo di essere muniti di dispositivi di limitazione della velocità in conformità del regolamento ONU n. 89.".

Or. en

Emendamento 155
Luis-Vicențiu Lazarus

Proposta di regolamento
Articolo 3 – comma 1
Regolamento (UE) 2019/2144
Articolo 9 – paragrafo 5 bis

Testo della Commissione	*Emendamento*
5 bis. Per i veicoli elettrici della categoria N2 con massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile compresa tra 3,5 e 4,25 tonnellate non vige l'obbligo di essere muniti di dispositivi di limitazione della velocità in conformità del regolamento ONU n. 89.".	"5 bis. Per i veicoli elettrici ***o a idrogeno*** della categoria N2 con massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile compresa tra 3,5 e 4,25 tonnellate non vige l'obbligo di essere muniti di dispositivi di limitazione della velocità in conformità del regolamento ONU n. 89.".

Or. en

Emendamento 156
Valérie Devaux, Andreas Schwab, Michael Bloss, Merja Kyllönen, Grégory Allione, Benoit Cassart, Nikola Minchev, Katri Kulmuni, Jan-Christoph Oetjen

Proposta di regolamento
Articolo 3 – comma 1 bis (nuovo)
Regolamento (UE) 2019/2144
Articolo 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	è inserito il nuovo articolo 8 bis seguente:
	"Prescrizioni di sicurezza per i sistemi di maniglia delle porte a filo muro e a scomparsa
	1. I veicoli delle categorie M_1 e N_1 dotati di maniglie delle porte esterne a filo muro, a scomparsa o ad azionamento elettronico sono progettati in modo tale che tali maniglie possano essere azionate in caso di interruzione dell'alimentazione elettrica, collisione, congelamento o situazioni di emergenza, compresi l'incendio del veicolo e l'immersione in acqua.
	2. Tali maniglie comprendono un sistema di sicurezza meccanico di emergenza,

indipendente dall'alimentazione elettrica e che consenta l'apertura manuale interna ed esterna.

3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare un atto delegato al fine di stabilire norme dettagliate e prescrizioni tecniche relative alla sicurezza di tali maniglie.";

Or. en

(32019R2144)

Emendamento 157
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposta di regolamento
Articolo 3 – comma 1 bis (nuovo)
Regolamento (UE) 2019/2144
Articolo 14 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	all'articolo 14 del regolamento (UE) 2019/2144, è aggiunto il comma seguente:
	"La Commissione valuta inoltre la possibilità di cui all'articolo 9, paragrafo 5 bis, per i veicoli della categoria N2 a propulsione elettrica, con massa massima tecnicamente ammissibile a pieno carico compresa tra 3,5 e 4,25 tonnellate, di non essere dotati di dispositivi di limitazione della velocità in termini di potenziali rischi per la sicurezza e di miglioramenti della densità di energia della batteria che potrebbero sostenere la revisione al ribasso del valore di 4,25 tonnellate. Se la valutazione risulta favorevole a tale revisione, essa si limita a una nuova produzione a partire da una certa data e la Commissione presenta di conseguenza una proposta legislativa.";

Or. en

(32019R2144)

Motivazione

Non è stata effettuata alcuna valutazione d'impatto nell'ambito della presente proposta legislativa; pertanto, è opportuno procedere a una valutazione adeguata nell'ambito del riesame del regolamento (UE) 2019/2144.

Emendamento 158
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 3 – comma 1 bis (nuovo)
Regolamento (UE) 2019/2144
Articolo 9 – paragrafo 5 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	all'articolo 9 del regolamento (UE) 2019/2144 è inserito il paragrafo 5 bis seguente:
	"5 bis. 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

(32019R2144)

Motivazione

Tali modifiche riguardano i limiti di emissione dei freni per i veicoli pesanti e leggeri. Poiché un obiettivo di riduzione delle emissioni di CO_2 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 ricaricabili. Inoltre, i futuri limiti per i veicoli pesanti dovranno trovare un equilibrio tra l'impatto della circolazione urbana e suburbana e la rapida crescita del parco veicoli elettrificato sulla base di un'analisi costi-benefici, in linea con la revisione del regolamento (UE) 2024/1257.

Emendamento 159
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 3 – comma 1 bis (nuovo)
Regolamento (UE) 2019/2144
Articolo 6 – paragrafo 1 – lettera g bis (nuova)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	all'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2019/2144 è inserita la lettera seguente:
	"g bis) sistema di interruzione della ricarica a bordo per i veicoli elettrici, conformemente alle specifiche tecniche adottate a norma dell'articolo 12.";

Or. en

(32019R2144)

Motivazione

I punti di ricarica sono spesso situati in zone remote o isolate, dove gli occupanti potrebbero trovarsi in situazioni in cui non è possibile scendere dal veicolo in sicurezza per interrompere una sessione di ricarica. Un meccanismo standardizzato a bordo del veicolo che consenta al conducente di interrompere la ricarica in qualsiasi momento colma tale lacuna in materia di sicurezza. Le specifiche tecniche, comprese le prescrizioni relative all'interfaccia e all'interoperabilità con le norme di ricarica esistenti, sono definite dalla Commissione mediante un atto delegato ai sensi dell'articolo 12, garantendo l'allineamento con le norme pertinenti.

Emendamento 160
Jan-Christoph Oetjen, Benoit Cassart, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto -1 (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 3 – comma 2 – punto 50 bis (nuovo)

Testo in vigore	*Emendamento*
	-1) all'articolo 3, è aggiunto il punto 50 bis) seguente:
	"50 bis) «veicolo alimentato esclusivamente con combustibili ammissibili» (VEEF): un'autovettura o un veicolo commerciale leggero

alimentato nel corso del suo ciclo di vita esclusivamente con combustibili ammissibili;";

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

L'introduzione di una categoria per i veicoli alimentati esclusivamente con carburanti ammissibili garantisce la neutralità tecnologica e condizioni di parità con i veicoli elettrici a batteria.

Emendamento 161
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma 1 – punto -1 (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 3 – comma 2 – punto 50 quater (nuova)

Testo in vigore	*Emendamento*
	-1) all'articolo 3, è inserito il punto 50 quater bis seguente:
	"50 quater) «sistema di persuasione per il rifornimento di carburante»: un sistema progettato per impedire a un veicolo alimentato esclusivamente con carburanti ammissibili di utilizzare carburanti diversi dai carburanti ammissibili;";

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

In caso di funzionamento di un veicolo con carburanti non ammissibili è necessario un sistema di persuasione. Il sistema di persuasione per il rifornimento di carburante è progettato in modo da disattivare il veicolo nell'ultima fase nel caso in cui siano stati introdotti combustibili fossili, ma solo dopo che un sistema di allarme flessibile e progressivo abbia avvisato il conducente della situazione.

Emendamento 162
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma -1 (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 3 – comma 2 – punto 50 ter (nuovo)

Testo in vigore	*Emendamento*
	-1) all'articolo 3, comma 2, è inserita la lettera seguente:
	"50 ter) «combustibili ammissibili»: tutti i combustibili definiti dalla direttiva (UE) 2018/2001 sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili che soddisfano i criteri di sostenibilità di tale direttiva;";

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

Tale approccio garantisce la coerenza giuridica in tutta la legislazione dell'UE.

Emendamento 163
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Proposta di regolamento
Articolo 4 – comma -1 (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 3 – comma 2 – punto 50 quater (nuovo)

Testo in vigore	*Emendamento*
	-1) all'articolo 3, comma 2, è inserito il punto 50 quater seguente:
	"50 quater) «monitoraggio del rifornimento di carburante»: un dispositivo progettato per verificare che un veicolo alimentato esclusivamente con carburanti ammissibili sia alimentato unicamente con carburanti ammissibili;";

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

Per poter verificare che un veicolo sia azionato esclusivamente con carburanti ammissibili, è necessario un "monitoraggio del rifornimento di carburante" per dimostrare che il rispettivo veicolo è alimentato unicamente con tali carburanti ammissibili.

Emendamento 164
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 4 – comma 5

Testo in vigore	*Emendamento*
	-1) all'articolo 4, il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:
5. I costruttori non progettano, producono e assemblano veicoli con impianti di manipolazione o strategie di manipolazione.	"5. I costruttori non progettano, producono e assemblano veicoli con impianti di manipolazione o strategie di manipolazione. ***Se un dispositivo o una strategia è stato approvato / è stata approvata dall'autorità di omologazione a norma del presente regolamento e dell'atto di esecuzione di cui all'articolo 14, paragrafo 3, lettere da a) a c), e all'articolo 14, paragrafo 4, lettere s) e u), compresa la relativa documentazione, tale dispositivo o strategia non costituisce un dispositivo o una strategia di manipolazione o una strategia di manipolazione a norma dell'articolo 13, paragrafo 5, del regolamento (UE) 2018/858.";***

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

Tali modifiche mirano a introdurre una moratoria di cinque anni sull'applicazione della normativa 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 CO_2 dell'UE, assicurando nel contempo che la Commissione continui a preparare i necessari atti di esecuzione per garantire all'industria certezza giuridica e tempi di attuazione adeguati.

Emendamento 165
Merja Kyllönen, Sebastian Tynkkynen, Pekka Toveri, Elsi Katainen

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

Testo della Commissione	*Emendamento*
	-1) all'articolo 4 è inserito il paragrafo 1 bis seguente:
	"1 bis. Per quanto riguarda i veicoli pesanti e, se del caso, le macchine mobili non stradali, le prescrizioni di cui al presente paragrafo si applicano cumulativamente e garantiscono il rispetto dei limiti di emissione e la disponibilità operativa ininterrotta di veicoli e macchine in tutte le condizioni operative normali e ragionevolmente prevedibili in tutta l'Unione. I costruttori progettano, calibrano e monitorano i sistemi di controllo delle emissioni basati su reagenti, compresi i sistemi di riduzione catalitica selettiva, in modo tale che tali sistemi mantengano la piena capacità funzionale in tutti i casi d'uso operativi tipici della logistica dei trasporti, dell'edilizia, dell'estrazione mineraria, della silvicoltura, dell'agricoltura, della gestione dei rifiuti e di altre applicazioni industriali e di servizi continue o ad alto utilizzo.
	Qualora le condizioni, comprese le condizioni che comportano la cristallizzazione o il congelamento del reagente, compromettano o possano compromettere le prestazioni del sistema, si applicano le seguenti prescrizioni:
	a) i sistemi di controllo delle emissioni sono modificati, adattati o supportati senza indugio da soluzioni tecniche alternative, compreso l'uso di reagenti

alternativi;

b) le prestazioni equivalenti in materia di emissioni sono dimostrate e mantenute in ogni momento in tutte le condizioni di prova applicabili e in condizioni operative in circostanze reali;

c) non si verifica alcuna riduzione della disponibilità operativa che superi i limiti necessari per mantenere la conformità ai limiti di emissione; e

d) il rispetto dei limiti di emissione applicabili non è sospeso, interrotto o ridotto in nessuna delle condizioni di funzionamento che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento.";

Or. en

Emendamento 166
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 4 – paragrafo 2

Testo in vigore	*Emendamento*
	-1) all'articolo 4, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:
I costruttori progettano, producono e assemblano i veicoli in modo tale da renderli conformi al presente regolamento, nel rispetto dei limiti di emissione di cui all'allegato I alle condizioni di cui all'allegato III e nel rispetto dei valori dichiarati nel certificato di conformità e nella documentazione di omologazione per la durata di vita dei veicoli, a seconda dei casi, come indicato nella tabella 1 dell'allegato IV. Tali veicoli sono designati come veicoli «Euro 7».	"I costruttori progettano, producono e assemblano i veicoli in modo tale da renderli conformi al presente regolamento, nel rispetto dei limiti di emissione di cui all'allegato I alle condizioni di cui all'allegato III e***, se del caso,*** nel rispetto dei valori ***RDE massimi*** dichiarati nel certificato di conformità e nella documentazione di omologazione per la durata di vita dei veicoli, a seconda dei casi, come indicato nella tabella 1 dell'allegato IV. Tali veicoli sono designati come veicoli «Euro 7». ";

(32024R1257)

Motivazione

Under Euro 7, compliance with exhaust emission requirements is demonstrated through the emission limits set out in Annex I and the test procedures specified in Annex III, namely the Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure (WLTP) and the Real Driving Emissions (RDE) procedure. For RDE compliance, the vehicle-specific performance envelope is defined solely by the maximum RDE values declared in the Certificate of Conformity (CoC), which serve as the basis for conformity assessment and in-service compliance verification. Restricting lifetime compliance obligations to these declared values provides legal certainty, is consistent with the concept of Not-To-Exceed (NTE) limits and conformity factors, and avoids extending enforceable requirements to other CoC parameters that are intended solely for information purposes or are relevant only to type approval.

Emendamento 167
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

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

Testo della Commissione	*Emendamento*
	-1) è inserito l'articolo 4 bis seguente:
	"Articolo 4 bis
	Prescrizioni e disposizioni specifiche per i veicoli alimentati esclusivamente con carburanti ammissibili (VEEF)
	1. Oltre alle prescrizioni di cui al presente regolamento e agli atti delegati e di esecuzione adottati a norma dello stesso, i veicoli omologati come veicoli alimentati esclusivamente con carburanti ammissibili (VEEF) sono conformi alle prescrizioni di cui al presente articolo. Le emissioni specifiche di CO_2 di un VEEF sono pari a 0 g CO_2/km. Tale valore è registrato nel certificato di conformità rilasciato a norma dell'articolo 36 del regolamento (UE) 2018/858 e si applica ai fini del regolamento (UE) 2019/631. La misurazione delle emissioni specifiche di CO_2 non è richiesta, mentre la

misurazione del consumo di carburante in L/100 km è richiesta nell'ambito della procedura di omologazione, della verifica della conformità della produzione o delle prove di conformità in servizio.

2. Un VEEF deve essere dotato di un sistema di monitoraggio del rifornimento di carburante e di un sistema di persuasione per il rifornimento di carburante. Tali sistemi devono essere progettati, costruiti e installati in modo da garantire la protezione contro le manomissioni. L'ingresso del carburante è contrassegnato in modo appropriato indicando che il motore è azionato esclusivamente con carburanti ammissibili.

3. Il sistema di monitoraggio del rifornimento di carburante è in grado di constatare, durante il funzionamento del veicolo e a ogni operazione di rifornimento, se il veicolo è azionato esclusivamente con carburanti ammissibili. In particolare, è in grado di rilevare l'uso di combustibili o miscele di combustibili non ammissibili mediante un metodo di tracciamento tecnicamente adeguato e la loro combinazione. Tale metodo potrebbe includere i seguenti metodi basati sui seguenti approcci o qualsiasi altro metodo di tracciamento tecnicamente idoneo:

a) un sistema di tracciabilità digitale end-to-end per i carburanti ammissibili lungo l'intera catena di approvvigionamento del carburante, che prevede l'uso di registrazioni digitali autenticate e un interscambio digitale che associa l'operazione di rifornimento al veicolo specifico e al punto di rifornimento;

b) rilevamento a bordo dell'uso di combustibili non ammissibili mediante il trattamento dei segnali e delle funzioni del veicolo esistenti, compresi i segnali generati dalle unità di controllo del veicolo e dai sistemi di sensori associati;

c) identificazione a bordo della composizione del combustibile mediante

rilevamento analitico molecolare, spettroscopico o comparabile, che consenta di verificare direttamente se il combustibile utilizzato è ammissibile;

d) comunicazione bidirezionale sicura tra il veicolo e le attrezzature per il rifornimento di carburante, compresi i controlli di autenticazione e integrità per l'operazione di rifornimento e, se del caso, misure tecniche per consentire il rifornimento con combustibili ammissibili e prevenire il rifornimento con combustibili non ammissibili;

e) un sistema di assegnazione del bilancio di massa, in base al quale i quantitativi di combustibili ammissibili immessi sul mercato sono comprovati da registrazioni verificabili e assegnati all'uso di veicoli specifici in quantità corrispondenti al loro consumo attribuibile; nonché un approccio di bilanciamento basato sulle prove digitali, in base al quale il consumo di carburante attribuibile a un veicolo è monitorato e riconciliato con le prove digitali (compresi certificati o registrazioni equivalenti) senza richiedere un interscambio con il punto di rifornimento al momento del rifornimento; se il sistema di monitoraggio del carburante rileva che un VEEF non è azionato esclusivamente con carburanti ammissibili, il sistema di persuasione per il rifornimento di carburante si attiva automaticamente.

4. Il sistema di persuasione per il rifornimento di carburante avverte il conducente se un VEEF non è azionato con carburanti ammissibili e impedisce, attraverso un sistema di avvisi progressivamente più intensi, l'ulteriore funzionamento del veicolo. Ciò può essere ottenuto, in particolare, impedendo definitivamente che il veicolo sia (ri)avviato.

5. In deroga al paragrafo 4, il sistema di persuasione per il rifornimento di carburante può, in circostanze eccezionali, consentire al conducente un

bypass limitato dalla distanza qualora tale bypass sia necessario per evitare una restrizione sproporzionata della mobilità, in particolare

a) nelle regioni dell'Unione in cui non è disponibile un'opzione di rifornimento ragionevolmente accessibile con combustibili ammissibili entro un raggio di 100 chilometri; o

b) se il veicolo è utilizzato al di fuori del territorio dell'Unione. Il bypass di cui al primo comma è limitato a quanto strettamente necessario e non consente il funzionamento permanente del veicolo oppure oltre la limitazione della distanza senza carburanti ammissibili.

6. Su richiesta del costruttore, l'autorità di omologazione può rilasciare un'omologazione UE per il sistema di monitoraggio del rifornimento di carburante e/o il sistema di persuasione per il rifornimento di carburante, purché sia stata dimostrata la conformità al presente articolo. Tale omologazione non costituisce di per sé un'omologazione di un tipo di veicolo come VEEF e lascia impregiudicate eventuali prescrizioni supplementari applicabili all'omologazione di veicoli come VEEF. Gli Stati membri notificano alla Commissione tutte le omologazioni per il sistema di monitoraggio del rifornimento di carburante e/o il sistema di persuasione per il rifornimento di carburante rilasciate a norma del presente paragrafo entro 30 giorni dalla data di rilascio. La notifica comprende una sintesi neutra delle specifiche tecniche del sistema di monitoraggio del rifornimento di carburante e/o di persuasione per il rifornimento di carburante omologato. La Commissione adotta atti di esecuzione che specificano le prescrizioni tecniche e procedurali dettagliate per l'omologazione dei sistemi di monitoraggio del rifornimento di carburante e/o dei sistemi di persuasione per il rifornimento di carburante.

7. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono procedure uniformi e specifiche tecniche per l'omologazione dei VEEF in relazione alle prescrizioni di cui al presente articolo, comprese quelle relative alla protezione contro le manomissioni, alle prove e all'applicazione della deroga di cui al paragrafo 5. Ciò comprende le necessarie modifiche degli allegati I, II, IX e XIV del regolamento di esecuzione (UE) 2025/1706 della Commissione e dell'allegato I del regolamento di esecuzione (UE) 2020/683 della Commissione.";

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

L'articolo 4 bis stabilisce la base giuridica per una nuova categoria di veicoli, ossia i "veicoli alimentati esclusivamente con carburanti ammissibili" (VEEF). Il paragrafo 3 dell'articolo proposto definisce una serie di metodologie di monitoraggio ammissibili. I paragrafi 4 e 5 introducono concetti di persuasione che garantiscono la conformità in modo proporzionato e di facile utilizzo. Il paragrafo 6 consente agli Stati membri di approvare ulteriori metodologie di monitoraggio che potrebbero essere sviluppate in futuro. Il paragrafo 7 conferisce alla Commissione il potere di adottare gli atti delegati e di esecuzione necessari per rendere operativo il concetto di VEEF.

Emendamento 168
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

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

Testo della Commissione	*Emendamento*
	-1) all'articolo 7 è aggiunto il comma 1 bis seguente:
	"1 bis. I costruttori garantiscono che qualsiasi sistema di post-trattamento dei gas di scarico che utilizza un reagente mantenga la sua funzione di controllo delle emissioni in tutte le condizioni ambientali, in particolare a bassa

temperatura ambiente.";

Or. en

(32024R1257)

Emendamento 169
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

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

Testo in vigore	*Emendamento*
	-1) all'articolo 7 è inserito il comma 1 bis:
	"1 bis. Per un veicolo VEEF non è richiesta la misurazione delle emissioni specifiche di CO_2, mentre è prevista la misurazione del consumo di carburante in L/100 km nell'ambito del processo di omologazione. Nella domanda di omologazione UE per quanto riguarda le emissioni, il costruttore indica che il motore del veicolo è azionato esclusivamente con carburanti ammissibili. Il costruttore presenta inoltre informazioni sul sistema di monitoraggio del rifornimento di carburante e sul sistema di persuasione per il rifornimento di carburante, nonché sulle misure adottate per proteggere il sistema di monitoraggio del rifornimento di carburante e il sistema di persuasione per il rifornimento di carburante da manomissioni e modifiche non autorizzate.";

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

L'articolo 7 definisce gli obblighi dei costruttori in materia di omologazione in relazione alle emissioni. L'emendamento è un adeguamento tecnico necessario per includere i veicoli VEEF

e le informazioni relative al sistema di monitoraggio del rifornimento di carburante e al sistema di persuasione per il rifornimento di carburante.

Emendamento 170
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 (nuovo)
Regolamento (UE) 2024/1257
Articolo 7 – comma 2 bis (nuovo)

Testo in vigore	*Emendamento*
	-1) all'articolo 7 è inserito il comma 2 bis seguente:
	"2 bis. I costruttori forniscono all'autorità di omologazione una dichiarazione di conformità firmata relativa alla durabilità e all'assenza di tassi di guasto anomali del sistema di iniezione del reagente in condizioni dinamiche in cui il reagente specificato nell'omologazione subisce ripetuti cicli di congelamento e scongelamento. Tali sistemi soddisfano le prescrizioni relative alla durata indicati nella tabella 1 dell'allegato IV.".

Or. en

(32024R1257)

Motivazione

A new paragraph 2a would require manufacturers to declare that the reagent injection system has been designed and constructed to withstand long-term use, including operation in cold conditions where the reagent is subject to repeated freezing and thawing cycles during normal driving and parking. There would be a reference to Table 1 of Annex IV defining the term of use to be considered when assessing compliance. Cold conditions would not be defined in absolute terms, but relative to the conditions below the freezing point of the reagent(s) declared by the manufacturer. This would represent a technologically neutral and proportionate way to regulate compliance as regards the durability and the absence of abnormal failure rates of reagent injection system in cold conditions. An abnormal failure rate exists where failures occurring below the freezing point of the reagent indicate a systematic deficiency in the design or durability of the system, rather than random or age-related failures.