

Proposta di Regolamento Euro 7

[COM\(2022\) 586 final](#)

10-11-2022



Obiettivo della proposta

La nuova proposta mira a definire le prescrizioni tecniche e amministrative per l'omologazione dei veicoli della nuova classe **Euro 7**, introducendo nuovi limiti per le emissioni di sostanze inquinanti, il consumo di carburante e di energia e la durabilità delle batterie.

In particolare, nelle intenzioni del legislatore, il nuovo regolamento:

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

Contenuto della proposta

Rispetto alla precedente normativa Euro VI, la nuova proposta:

- accorpa in un unico regolamento le prescrizioni tecniche per i veicoli leggeri e pesanti (pur consentendo limiti di emissione diversi per gli uni e per gli altri);
- Si applica a tutte le tipologie di veicoli a motore;
- Si applica anche a veicoli trainati, freni e pneumatici;
- Include altri inquinanti rispetto a quelli contemplati dalla normativa Euro VI;
- Prevede la raccolta di dati sulle emissioni in tempo reale dal veicolo.



EURO 7



21/03/2024

Veicoli interessati

Il Regolamento Euro 7

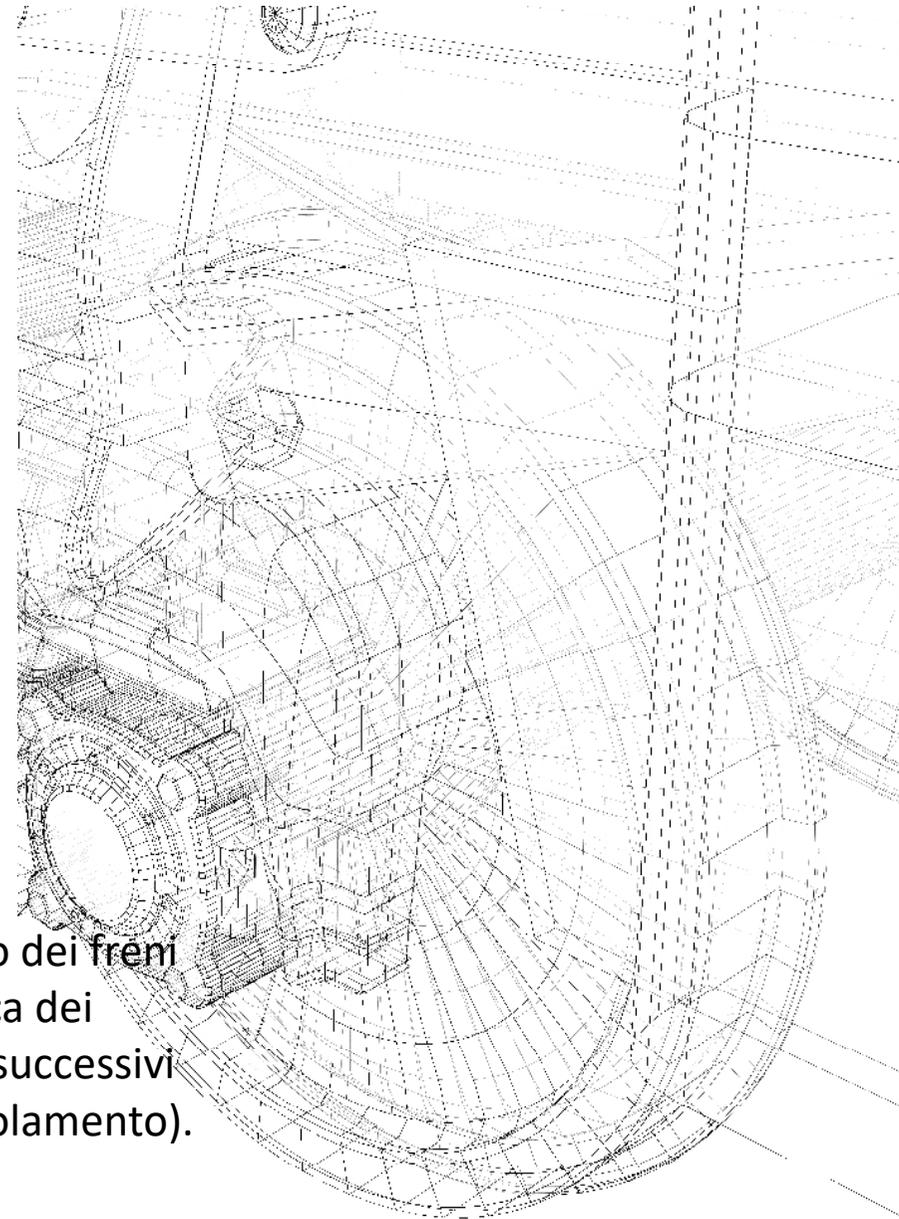
- Fissa degli standard, non solo per i veicoli a combustione interna (ICE), ma anche per i veicoli ibridi, elettrici e a celle a combustibile;
- Per quanto riguarda gli ICE, non distingue più tra veicoli a benzina e diesel, ma introduce standard unici per **TUTTI** i veicoli a combustione interna.

Veicoli interessati

Oltre ai veicoli a motore, il Regolamento considera anche le prestazioni dei **rimorchi**, dei **semirimorchi** dei **freni** e degli **pneumatici** (ad eccezione di quelli con aderenza sul ghiaccio).

Inoltre, prevede la definizione di prestazioni minime di **durabilità delle batterie** per i veicoli elettrici.

L'individuazione dei livelli massimi di emissione del particolato dei **freni** e di abrasione degli pneumatici, i criteri di efficienza energetica dei rimorchi e la durata minima delle batterie, sarà demandata a successivi atti di esecuzione (entro 30 mesi dall'entrata in vigore del regolamento).



Nuovi standard Euro 7

Vengono inseriti nuovi inquinanti:

- NMOG – gas organici non metanici
- N₂O – protossido di azoto

Inoltre, la Commissione potrà decidere se aggiungere anche:

- HCHO – formaldeide

E stabilire i relativi limiti.

PI = motore ad accensione comandata

CI = motore ad accensione spontanea

Tabella 2: limiti di emissione dallo scarico Euro 7 per i veicoli delle categorie M₂, M₃, N₂ ed N₃ con motore a combustione interna e per i motori a combustione interna utilizzati in tali veicoli

Emissioni inquinanti	WHSC (CI) e WHTC (CI e PI)		Emissioni di guida reali (RDE)
	per kWh		per kWh
NO _x in mg	200	400 - 460	260
PM in mg	8	10	-
PN ₁₀ in #	6x10 ¹¹	8 - 6 * 10 ¹¹	9 x 10 ¹¹
CO in mg	1500	1500 - 5000	1950
NMOG in mg	80		105
NH ₃ in mg	60		85
CH ₄ in mg	500	500	650
N ₂ O in mg	200		260
	?		

PI = motore ad accensione comandata

CI = motore ad accensione spontanea

Rilevamento delle emissioni in RT

La proposta di Regolamento Euro 7 prevede l'installazione a bordo dei veicoli (sia leggeri che pesanti):

- di sistemi di rilevamento in tempo reale delle emissioni allo scarico – **OBM** (On board monitoring)
- Di sistemi per il calcolo in tempo reale del consumo di carburante ed energia del veicolo – **OBFCM** (On board Fuel & Energy Consumption Monitoring).

Diapositiva 7

MCO

Nel contesto della strategia digitale dell'UE e in seguito alla comunicazione concernente una strategia europea per i dati²⁴, la Commissione ha presentato una legge sui dati per sostenere la condivisione di dati tra imprese e amministrazioni e tra le imprese stesse. Tale legge offre un quadro orizzontale per il miglioramento dell'accesso ai dati e la loro condivisione tra i vari settori. I problemi specifici del settore automobilistico nel contesto dell'accesso ai dati di bordo giustificano l'integrazione della legge sui dati con un'iniziativa specifica. La presente iniziativa dovrebbe garantire la disponibilità di un insieme minimo di dati e funzioni, nonché condizioni di accesso eque per tutti i fornitori di servizi in campo automobilistico. Favorendo la disponibilità e l'accessibilità dei dati di bordo, questa iniziativa risulta complementare alla presente proposta di normativa Euro 7, in quanto faciliterebbe l'adozione ottimale del monitoraggio continuo delle emissioni.

Maria Teresa Cipollone; 2024-03-14T18:41:16.594

Sistemi OBM e OBFCM

I sistemi **OBM** e **OBFCM**, a differenza sistemi di On Board Diagnostics (**OBD**), già previsti dalla normativa Euro 6/VI, non si limitano a segnalare eventuali anomalie o guasti, ma eseguono un **monitoraggio continuo delle prestazioni ambientali** del veicolo.

In particolare, i sistemi **OBM** dovranno:

- monitorare e registrare le emissioni allo scarico di: **NO_x, NH₃ e PM**
- rilevare i superamenti pari ad almeno 2,5 volte i limiti di emissione fissati
- comunicare l'anomalia attraverso la porta **OBD** e via etere.

In caso di superamento delle soglie limite di emissioni, è prevista l'attivazione di un **sistema di avvertimento** del conducente.

Ciò dovrà avvenire «utilizzando metodi armonizzati per innescare riparazioni tempestive, senza impedire ai veicoli di completare un viaggio in corso per evitare problemi di sicurezza stradale».



La gestione dei dati

Come accennato, i dati raccolti dai sistemi OBM e OBFCM potranno essere **comunicati all'esterno del veicolo** al fine di:

- Monitorare la conformità dei tipi di veicoli alle prescrizioni del Regolamento (comunicazione dei dati in forma anonima via etere);
- Eseguire i **controlli tecnici periodici** a norma della direttiva 2014/45/UE e i **controlli tecnici su strada** a norma della direttiva 2014/47/UE;
- Comunicare con le infrastrutture di ricarica e i sistemi di alimentazione stazionari in grado di consentire funzionalità di ricarica intelligente e bidirezionale.

In base alla normativa, i costruttori sono tenuti a garantire la sicurezza della trasmissione dei dati relativi alle emissioni e alla durabilità della batteria adottando misure di cibersecurity in conformità del regolamento ONU n. 15528.

Inoltre, viene specificato che «ove opportuno, tali dati devono essere soggetti al **Regolamento (UE) 2023/2854**» (c.d. Data Act del 13 dicembre 2023)

Applicazione del Regolamento

Il nuovo Regolamento si applica:

- Entro 30 mesi dall'entrata in vigore, ai nuovi tipi di veicoli M1 e N1 e alle entità tecniche indipendenti e ai componenti destinati a tali veicoli; entro 42 mesi per i nuovi veicoli M1 e N1.
- Entro **48 mesi dall'entrata in vigore, ai nuovi tipi di veicoli M2, M3, N2 e N3**, ai nuovi tipi di rimorchi O3 e O4 e alle entità tecniche indipendenti e ai componenti destinati a tali veicoli; **entro 60 mesi dall'entrata in vigore ai nuovi veicoli M2, M3, N2 e N3**, ai nuovi rimorchi O3 e O4.

Evoluzione

- **18 dicembre 2023:** Parlamento e Consiglio raggiungono un accordo provvisorio che comprende alcune sostanziali modifiche rispetto alla proposta originaria della Commissione

(NB Abbiamo esposto il contenuto della proposta tenendo conto degli emendamenti introdotti nell'accordo provvisorio)

- **13 marzo 2024:** il Parlamento ratifica il testo dell'intesa.



Prossimi passaggi

- Il Consiglio deve approvare formalmente l'accordo prima che entri in vigore.