

LIMITI DI EMISSIONE EURO 7 PER I VEICOLI A MOTORE

Proposta COM(2022) 586 del 10 novembre 2022 per un Regolamento sull'omologazione di veicoli a motore e motori per quanto riguarda le relative emissioni e la durabilità delle batterie (EURO-7), che abroga i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE)n. 595/2009

cepAnalisi N. 5/2023

VERSIONE BREVE [\[alla versione estesa in lingua inglese\]](#)

Contesto | Obiettivo | Interessati

Contesto: L'UE vuole ridurre il numero di "morti premature" dovute alle emissioni inquinanti del 55% entro il 2030 rispetto al 2005, anche nel trasporto stradale, che nell'UE nel 2020 ha causato circa il 37% delle emissioni di biossido di azoto e il 9% delle emissioni di particolato. Dall'introduzione degli standard EURO 6d per auto e furgoni e EURO VI per camion e autobus, le emissioni inquinanti del trasporto stradale sono diminuite costantemente ed in modo più che proporzionale.

Obiettivo: L'onere per la popolazione causato dalle emissioni inquinanti del traffico stradale sarà "drasticamente" ridotto da uno standard di emissioni più rigoroso (EURO-7) per i nuovi veicoli a motore. Le condizioni di misurazione ed i valori limite saranno più rigidi e le emissioni durante la guida dovranno essere registrate in tempo reale dai sistemi di monitoraggio di bordo (OBM -On-Board Monitoring).

Interessati: Produttori di veicoli, fornitori, utenti di veicoli a motore e residenti in prossimità di strade ad alta densità di traffico.

Parere sintetico

Pro

I nuovi limiti di inquinanti per le autovetture sono fissati al livello dei limiti più rigorosi dell'EURO 6 per tutti i tipi di carburante. In condizioni di sperimentazione realistiche per le verifiche di conformità, ciò sarebbe efficiente in termini di costi e lascerebbe ai costruttori un margine di manovra per un rapido cambiamento dei sistemi di propulsione.

Contro

- ▶ L'effetto di norme EURO 7 anche particolarmente rigide sul miglioramento della qualità dell'aria è marginale, ma soprattutto è minore e meno efficiente rispetto ad un rinnovo accelerato della flotta attraverso la sostituzione dei vecchi veicoli inquinanti con veicoli EURO 6/VI.
- ▶ L'introduzione degli standard EURO 7 richiede tempi piuttosto lunghi.
- ▶ L'eliminazione di tutte le condizioni di guida standard per le necessarie verifiche di conformità porta indirettamente ad un drastico ulteriore inasprimento dei limiti EURO 7. I produttori non sono in grado di garantire giuridicamente il rispetto di tali limiti in condizioni estreme non chiaramente identificate e sulla base di "condizioni di guida arbitrarie".
- ▶ I limiti EURO 7 per autocarri e autobus sono, da un punto di vista tecnico, difficilmente realizzabili anche in condizioni di prova realistiche. Inoltre, non sono efficienti dal punto di vista dei costi, poiché la crescita dell'elettrificazione ridurrà le emissioni inquinanti più di quanto la valutazione d'impatto aveva tenuto in considerazione.

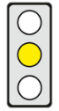
Condizioni per le verifiche di conformità [Versione estesa A.3.1, C.1.3]

Proposta della Commissione: Le condizioni per le verifiche di conformità relative ai diversi modelli di guida, come la durata minima e la suddivisione tra città, campagna e autostrada, sono state eliminate e nei test sulle emissioni sono consentiti "modelli di guida discrezionali". Il divisore per le condizioni di guida prolungate viene applicato una sola volta, anche se vengono combinate più condizioni di guida prolungate, ognuna delle quali comporta emissioni più elevate. Questo caso non è escluso dal testo della proposta.

Valutazione del CEP: L'eliminazione di qualsiasi modello di prova basato su sequenze standard di guida porta indirettamente ad un drastico inasprimento dei valori limite EURO 7. Poiché esse devono essere rispettati anche in prove con condizioni di guida "discrezionali" ad es. in situazioni estreme non rappresentative, i costruttori non possono più in definitiva garantirli con certezza giuridica sufficiente. Non si tratta di una soluzione neutrale dal punto di vista tecnologico, ma piuttosto di una strategia per favorire la fine prematura del motore a combustione.

Autovetture e furgoni: limiti di inquinanti per i gas di scarico [Versione estesa A.3.1, C.1.4]

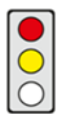
Proposta della Commissione: I valori limite degli inquinanti per i gas di scarico saranno fissati al valore EURO 6 più restrittivo a partire dal 2025, indipendentemente dal carburante utilizzato - per le autovetture diesel ciò significa una riduzione del 25% del valore limite per gli ossidi di azoto. I limiti per i furgoni non sono più differenziati in base alle classi di peso e sarebbero gli stessi delle autovetture.



Valutazione del CEP : Solo dopo l'introduzione di condizioni di prova realistiche e la concessione di un periodo di tempo sufficiente, i valori limite potrebbero essere definiti di tipo "moderato". Potrebbero solo allora quindi essere giustificati in vista del divieto di utilizzo dei motori a combustione interna nel 2035 e della massiccia riduzione delle emissioni inquinanti attraverso il rinnovo della flotta con veicoli EURO 6 e veicoli elettrici. I valori limite non possono essere rispettati per i furgoni pesanti, per cui molti veicoli importanti per il traffico di distribuzione e per i commercianti non potranno più essere venduti come veicoli a combustione interna.

Autovetture e furgoni: limiti di inquinanti per l'abrasione dei freni [Versione estesa A.3.1, C.1.6]

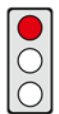
Proposta della Commissione: Le emissioni di particelle in frenata inferiori a 10 microgrammi (PM10) saranno limitate in primo luogo per le autovetture e i furgoni a 7 mg/km dal 2025 al 2034 e a 3 mg/km dal 2035. I valori limite per gli autocarri e gli autobus seguiranno successivamente.



Valutazione del CEP : Nell'evitare le emissioni di particolato dovute all'abrasione dei freni, si deve tenere conto del fatto che i freni sono componenti molto importanti dei veicoli in termini di sicurezza. Quando si stabiliscono i valori limite, è necessario effettuare una valutazione complessiva che, oltre agli aspetti ambientali legati alla salute, dia anche la necessaria priorità alla sicurezza del traffico. Pertanto, la regolamentazione dell'abrasione dei freni deve essere inclusa nell'omologazione per quanto riguarda la sicurezza generale [(UE) 2019/2144].

Camion e autobus: limiti di inquinanti per i gas di scarico [Versione estesa A.3.1, C.1.5]

Proposta della Commissione: I limiti degli inquinanti per le emissioni di gas di scarico di autocarri e autobus saranno notevolmente inaspriti, ad esempio per gli ossidi di azoto del 77,5%, il che è giustificato dal previsto uso prolungato del motore a combustione in autocarri e autobus. I test devono consentire carichi "discrezionali" sul motore durante le partenze a freddo.



Valutazione del CEP : I valori limite per autocarri e autobus sono tecnicamente difficilmente realizzabili anche in condizioni di prova realistiche. Sono troppo severi e non sono efficaci dal punto di vista dei costi, poiché le emissioni inquinanti in generale saranno ridotte dall'elettrificazione più di quanto stimato nella valutazione d'impatto della Commissione. Per poter confermare la conformità EURO 7 con certezza giuridica, le condizioni di prova devono essere specificate con carichi realistici sul motore a combustione durante l'avviamento a freddo. Il termine di recepimento previsto deve essere prorogato.

Limiti di inquinanti per l'abrasione dei pneumatici [Versione estesa A.3.1, C.1.6]

Proposta della Commissione: Finora non sono stati fissati valori limite concreti per le emissioni di particolato dagli pneumatici. La Commissione intende definirli solo attraverso atti delegati.



Valutazione del CEP : La collocazione di questi valori limite nella normativa EURO 7 rende il costruttore del veicolo l'unico responsabile del rispetto dei valori limite. Anche se il costruttore ottimizza il suo veicolo per ridurre al minimo l'usura dei pneumatici e lo equipaggia con pneumatici sicuri e a bassa abrasione, in ultima analisi spetta al proprietario del veicolo decidere con quali pneumatici guidare in futuro. Pertanto, la responsabilità del rispetto dei valori limite non dovrebbe ricadere esclusivamente sul costruttore del veicolo, ma riguardare anche, in qualche misura, i produttori di pneumatici.

Sistemi di monitoraggio di bordo (OBM) [Versione estesa A.3.1, C.1.7]

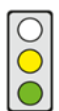
Proposta della Commissione: A complemento dei sistemi diagnostici di bordo (On Board Diagnostics - OBD), in futuro dei sistemi OBM dovranno registrare le emissioni in tempo reale, trasmettere i dati in modalità wireless, attivare una spia luminosa in caso di malfunzionamento del sistema di depurazione dei gas di scarico e "forzare" le riparazioni in caso di persistenti emissioni in eccesso.



Valutazione del CEP : Gli OBM rendono, in particolare, le auto di piccole dimensioni molto più costose. Se i dati sulle emissioni vengono trasmessi in modalità wireless - come si sta pensando di fare - alle autorità per l'analisi dei big data al fine di consentire misurazioni reali delle emissioni "al di là di tutte le condizioni di prova", questo potrebbe portare gli utenti con emissioni superiori alla media - ad es. con rimorchi in zone montane - nel mirino delle autorità. Proprio come la riparazione automatica in caso di violazioni note delle emissioni, questa appare una violazione sproporzionata dei diritti dei proprietari dei veicoli.

Requisiti di durata [Versione estesa A.3.2, C.1.8]

Proposta della Commissione: I limiti di emissione dei gas di scarico devono essere rispettati per tutta la durata di vita dei veicoli, ma sono ridotti del 20% per le autovetture, i furgoni e i minibus dopo la vita utile principale (160.000 km o 8 anni). Le batterie di trazione devono avere ancora l'80% o il 75% della loro capacità iniziale cinque anni dopo l'immatricolazione dell'auto o del furgone o dopo 100.000 km, ed il 75% o il 65% in seguito - fino al raggiungimento di otto anni o 160.000 km.



Valutazione del CEP : Dopo la vita utile principale, la normale usura giustifica un aumento del 20% delle emissioni di gas di scarico. I requisiti di durata della batteria di trazione comportano, da un lato, un aumento dei costi di produzione e dei prezzi di acquisto. D'altro canto, riducono la produzione di rifiuti e l'uso di risorse, nonché i costi complessivi per l'intera durata di vita del veicolo, se la durata di vita prevista è inferiore alla durata minima prevista dalla legge e quindi non vengono sostenuti costi per la sostituzione dei componenti.