



2026/1791

24.7.2026

**REGOLAMENTO (UE) 2026/1791 DELLA COMMISSIONE**

**del 23 luglio 2026**

**che modifica e rettifica il regolamento (UE) 2017/1151 per quanto riguarda le procedure di omologazione in relazione alle emissioni dei veicoli passeggeri e commerciali leggeri relativamente alle ultime date di immatricolazione dei veicoli Euro 6 e a taluni requisiti tecnici specifici**

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 5, paragrafo 3, e l'articolo 14, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 715/2007 disciplina l'omologazione dei veicoli a motore per quanto riguarda le emissioni. Le disposizioni tecniche specifiche necessarie per l'attuazione di tale regolamento sono stabilite nel regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione <sup>(2)</sup>.
- (2) A seguito dell'entrata in vigore del regolamento (UE) 2024/1257 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(3)</sup> e al fine di agevolare l'attuazione e garantire pratiche comuni e armonizzate a livello di autorità nazionali per quanto riguarda l'immatricolazione dei veicoli nuovi, le ultime date di immatricolazione dei veicoli Euro 6 dovrebbero riflettersi nel regolamento (UE) 2017/1151.
- (3) Analogamente, è necessario allineare al regolamento ONU n. 154 <sup>(4)</sup> la metodologia della procedura di prova per i veicoli leggeri armonizzata a livello mondiale stabilita nel regolamento (UE) 2017/1151 per i veicoli alimentati a idrogeno, in particolare per quanto riguarda la misurazione delle emissioni di CO<sub>2</sub>.

<sup>(1)</sup> GU L 171 del 29.6.2007, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/oj>.

<sup>(2)</sup> Regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, del 1° giugno 2017, che integra il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione e il regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione e abroga il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/1151/oj>).

<sup>(3)</sup> 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>).

<sup>(4)</sup> Regolamento ONU n. 154 — Disposizioni uniformi relative all'omologazione di veicoli leggeri per passeggeri e commerciali per quanto riguarda le emissioni di riferimento, le emissioni di biossido di carbonio e il consumo di carburante e/o la misurazione del consumo di energia elettrica e dell'autonomia in modalità elettrica (WLTP) [2022/2124] (GU L 290 del 10.11.2022, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2124/oj>), serie di modifiche 02.

- (4) Al fine di garantire la coerenza e l'allineamento con le norme armonizzate a livello mondiale, è necessario modificare le disposizioni attuali conformemente al regolamento ONU n. 154. In particolare, per le prove di conformità del veicolo per quanto riguarda le emissioni evaporative e la diagnostica di bordo, dovrebbe prevalere il riferimento al regolamento ONU n. 154 per la prova delle emissioni evaporative (prova di tipo 4) e i sistemi diagnostici di bordo e dovrebbero essere soppresse le prescrizioni relative alla conformità della produzione di cui all'allegato I, punti 4.6 e 4.7, del regolamento (UE) 2017/1151. È opportuno rettificare di conseguenza gli allegati I e IIIA del regolamento (UE) 2017/1151.
- (5) Al fine di garantire la coerenza e l'allineamento con le norme armonizzate a livello mondiale, è necessario modificare le disposizioni attuali conformemente al regolamento ONU n. 168 <sup>(3)</sup>. L'allegato IIIA, appendice 1, del regolamento (UE) 2017/1151 dovrebbe essere rivisto per fare in modo che i riferimenti al «sistema portatile di misurazione delle emissioni» siano conformi alle prescrizioni dell'allegato 4 del regolamento ONU n. 168. È inoltre opportuno aggiornare l'appendice 7 per tenere conto dei calcoli della correzione della deriva di cui all'allegato 7, punto 5.0, del regolamento ONU n. 168, e del metodo di calcolo che utilizza la portata massica dell'aria e il rapporto aria/carburante di cui all'allegato 7, punto 7.3, del regolamento ONU n. 168.
- (6) Al fine di chiarire l'applicabilità della misurazione della potenza dei gruppi motopropulsori elettrici, è opportuno stabilire che dovrebbero essere determinate sia la potenza netta del motore che la potenza massima su 30 minuti quando tali gruppi motopropulsori elettrici sono composti da regolatori e motori elettrici utilizzati come unica modalità di propulsione per un periodo di tempo parziale (veicoli ibridi).
- (7) Per chiarezza e per allinearsi ai regolamenti ONU n. 154 e n. 168, è necessario rettificare alcuni errori individuati, ossia riferimenti comuni errati, e garantire l'allineamento dell'articolo 2 e degli allegati I e IIIA del regolamento (UE) 2017/1151 a tali regolamenti ONU.
- (8) È pertanto opportuno modificare e rettificare di conseguenza il regolamento (UE) 2017/1151.
- (9) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del «Comitato tecnico - Veicoli a motore»,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### *Articolo 1*

#### **Modifiche del regolamento (UE) 2017/1151**

Gli allegati I, IIIA e XX del regolamento (UE) 2017/1151 sono modificati conformemente all'allegato I del presente regolamento.

#### *Articolo 2*

#### **Rettifiche del regolamento (UE) 2017/1151**

Gli allegati I e IIIA del regolamento (UE) 2017/1151 sono rettificati conformemente all'allegato II del presente regolamento.

---

<sup>(3)</sup> Regolamento ONU n. 168 — Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei veicoli leggeri per passeggeri e commerciali per quanto riguarda le emissioni reali di guida (RDE) [2024/211] (GU L, 2024/211, 12.1.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/211/oj>).

*Articolo 3***Entrata in vigore**

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

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

Fatto a Bruxelles, il 23 luglio 2026

*Per la Commissione*

*La presidente*

Ursula VON DER LEYEN

## ALLEGATO I

Gli allegati I, IIIA e XX del regolamento (UE) 2017/1151 sono così modificati:

1) l'allegato I è così modificato:

- a) al punto 2.4.1, figura I.2.4, la voce «Emissioni di CO<sub>2</sub>, consumo di carburante, consumo di energia elettrica e autonomia elettrica» è sostituita dalla seguente:

|                                                                                                           |    |    |    |                   |                            |                            |                                           |                            |    |    |    |                       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|----|----|-------------------|----------------------------|----------------------------|-------------------------------------------|----------------------------|----|----|----|-----------------------|
| «Emissioni di CO <sub>2</sub> , consumo di carburante, consumo di energia elettrica e autonomia elettrica | Sì | Sì | Sì | Sì <sup>(9)</sup> | Sì (entrambi i carburanti) | Sì (entrambi i carburanti) | Sì (benzina) Sì <sup>(9)</sup> (idrogeno) | Sì (entrambi i carburanti) | Sì | Sì | Sì | Sì <sup>(10)</sup> »; |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|----|----|-------------------|----------------------------|----------------------------|-------------------------------------------|----------------------------|----|----|----|-----------------------|

- b) nella figura I.2.4, nelle note della tabella, sono aggiunte le note <sup>(9)</sup> e <sup>(10)</sup> seguenti:

«<sup>(9)</sup> Quando il veicolo funziona a idrogeno, deve essere determinato unicamente il consumo di carburante.

<sup>(10)</sup> La misurazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> non è necessaria.»;

- c) i punti 4.6 e 4.7 sono soppressi;

- d) nell'appendice 6, la tabella 1 è così modificata:

- i) le voci EB, EC, AX, AY e AZ sono sostituite dalle seguenti:

|     |                 |          |                           |                                           |          |          |            |
|-----|-----------------|----------|---------------------------|-------------------------------------------|----------|----------|------------|
| «EB | Euro 6e -bis    | Euro 6-2 | M1, N1                    | PI, CI                                    | 1.1.2025 | 1.1.2026 | 28.11.2027 |
| ED  | Euro 6e-bis     | Euro 6-2 | M1, N1 SVM <sup>(3)</sup> | PI, CI                                    | 1.1.2025 | 1.1.2026 | 31.12.2027 |
| EB  | Euro 6e-bis     | Euro 6-2 | M2, N2                    | PI, CI                                    | 1.1.2025 | 1.1.2026 | 31.12.2027 |
| EC  | Euro 6e-bis-FCM | Euro 6-2 | M1, N1                    | PI, CI                                    |          |          | 28.11.2027 |
| EC  | Euro 6e-bis-FCM | Euro 6-2 | M2, N2                    | PI, CI                                    | 1.1.2027 | 1.1.2028 | 28.5.2029  |
| EE  | Euro 6e-bis-FCM |          | M1, N1 SVM <sup>(3)</sup> | PI, CI                                    | 1.1.2027 | 1.1.2028 | 30.6.2030  |
| EE  | Euro 6e-bis-FCM |          | M2, N2 SVM <sup>(4)</sup> | PI, CI                                    | 1.1.2027 | 1.1.2028 | 30.6.2031  |
| AX  | n.d.            | n.d.     | M1, N1                    | Batteria veicoli esclusivamente elettrici |          |          | 28.11.2027 |
| AX  | n.d.            | n.d.     | M2, N2                    | Batteria veicoli esclusivamente elettrici |          |          | 28.5.2029  |

|    |      |      |                                                                                                 |                                           |  |  |             |
|----|------|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|--|--|-------------|
| AS | n.d. | n.d. | M1, N1 SVM <sup>(3)</sup>                                                                       | Batteria veicoli esclusivamente elettrici |  |  | 30.6.2030   |
| AS | n.d. | n.d. | M2, N2 SVM <sup>(4)</sup>                                                                       | Batteria veicoli esclusivamente elettrici |  |  | 30.6.2031   |
| AY | n.d. | n.d. | M1, N1                                                                                          | Pila a combustibile                       |  |  | 28.11.2027  |
| AY | n.d. | n.d. | M2, N2                                                                                          | Pila a combustibile                       |  |  | 28.5.2029   |
| AT | n.d. | n.d. | M1, N1 SVM <sup>(3)</sup>                                                                       | Pila a combustibile                       |  |  | 30.6.2030   |
| AT | n.d. | n.d. | M2, N2 SVM <sup>(4)</sup>                                                                       | Pila a combustibile                       |  |  | 30.6.2031   |
| AZ | n.d. | n.d. | Veicoli delle categorie M1 e N1 che usano certificati conformemente all'allegato I, punto 2.1.1 | PI, CI                                    |  |  | 30.6.2030   |
| AZ | n.d. | n.d. | Veicoli delle categorie M2 e N2 che usano certificati conformemente all'allegato I, punto 2.1.1 | PI, CI                                    |  |  | 30.6.2031»; |

ii) nelle note della tabella, sono aggiunte le note <sup>(3)</sup> e <sup>(4)</sup> seguenti:

«<sup>(3)</sup> Veicoli delle categorie M1 e N1 fabbricati da costruttori di piccole serie quali definiti all'articolo 3, punto 48), del regolamento (UE) 2024/1257 o da costruttori di piccolissime serie quali definiti all'articolo 3, punto 49), del regolamento (UE) 2024/1257.

«<sup>(4)</sup> Veicoli delle categorie M2 e N2 fabbricati da costruttori di piccole serie quali definiti all'articolo 3, punto 48), del regolamento (UE) 2024/1257 o da costruttori di piccolissime serie quali definiti all'articolo 3, punto 49), del regolamento (UE) 2024/1257.»;

e) nell'appendice 7, il primo trattino che segue «certifica che» è sostituito dal seguente:

«— i tipi di veicolo indicati nell'allegato del presente certificato sono conformi alle disposizioni dell'allegato C5, appendice 1, punto 7, del regolamento ONU n. 154 (\*) relative all'efficienza in uso del sistema OBD in tutte le condizioni di guida ragionevolmente prevedibili;

(\*) Regolamento ONU n. 154 — Disposizioni uniformi relative all'omologazione di veicoli leggeri per passeggeri e commerciali per quanto riguarda le emissioni di riferimento, le emissioni di biossido di carbonio e il consumo di carburante e/o la misurazione del consumo di energia elettrica e dell'autonomia in modalità elettrica (WLTP) [2022/2124] (GU L 290 del 10.11.2022, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2124/oj>), serie di modifiche 02.»;

2) l'allegato IIIA è così modificato:

a) al punto 3.3, il primo comma è sostituito dal seguente:

«Le prove PEMS non sono necessarie per ogni «tipo di veicolo per quanto riguarda le emissioni». Il costruttore del veicolo può raggruppare diversi tipi di veicolo per quanto riguarda le emissioni al fine di formare una «famiglia per le prove PEMS» conformemente alle prescrizioni del punto 3.3.1, che deve essere convalidata conformemente alle prescrizioni del punto 3.4.»;

b) l'appendice 1 è sostituita dalla seguente:

«Appendice 1

Nei casi in cui è fatto riferimento al «sistema portatile di misurazione delle emissioni» o «PEMS», si applicano le prescrizioni dell'allegato 4 del regolamento ONU n. 168 (\*).

(\*) Regolamento ONU n. 168 – Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei veicoli leggeri per passeggeri e commerciali per quanto riguarda le emissioni reali di guida (RDE) [2024/211] (GU L, 2024/211, 12.1.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/211/oj>).»

c) l'appendice 7 è così modificata:

i) il punto 5.1 è sostituito dal seguente:

«5.1. **Correzione della deriva**

La correzione della deriva deve essere calcolata conformemente all'allegato 7, punto 5.0, del regolamento ONU n. 168.»;

ii) il punto 7.3 è sostituito dal seguente:

«7.3. **Metodo di calcolo basato sulla portata massica dell'aria e sul rapporto aria/carburante**

La portata massica istantanea può essere calcolata conformemente all'allegato 7, punto 7.3, del regolamento ONU n. 168.»;

iii) al punto 8, il comma introduttivo è sostituito dal seguente:

«Le emissioni massiche istantanee [g/s] devono essere determinate moltiplicando la concentrazione istantanea dell'inquinante in esame [ppm] per la portata massica istantanea dei gas di scarico [kg/s], entrambe corrette e allineate in funzione del tempo di trasformazione, e il rispettivo valore  $u$  di cui alla tabella A7/1. Se la misurazione è effettuata su base secca, prima di eseguire ulteriori calcoli, alle concentrazioni istantanee dei componenti deve essere applicata la correzione secco/umido di cui al punto 5.2. Se presenti, i valori negativi delle emissioni istantanee devono essere riportati in tutte le successive valutazioni dei dati. I valori dei parametri devono rientrare nel calcolo delle emissioni istantanee [g/s] riportate dall'analizzatore, dallo strumento di misurazione del flusso, dal sensore o dall'ECU. Deve essere applicata la seguente equazione:»;

3) nell'allegato XX, il punto 1 è sostituito dal seguente:

#### «1. INTRODUZIONE

Nel presente allegato sono riportate le prescrizioni per la misurazione di:

a) potenza netta del motore;

b) potenza netta e potenza massima su 30 minuti dei gruppi motopropulsori elettrici.

Per i gruppi motopropulsori elettrici composti da regolatori e motori elettrici utilizzati come unica modalità di propulsione per una parte del tempo, oltre alle prescrizioni per la misurazione della potenza netta del motore si applicano anche le prescrizioni per la misurazione della potenza netta e della potenza massima su 30 minuti dei gruppi motopropulsori elettrici.».

## ALLEGATO II

Gli allegati I e IIIA del regolamento (UE) 2017/1151 sono così rettificati:

- 1) nell'allegato I, il punto 3.5.2.2 è sostituito dal seguente:

$$\langle E \rangle = |(V_2 - V_1)|/V_1;$$

- 2) nell'allegato IIIA, l'appendice 9 è così rettificata:

- a) al punto 3.1.2, la terza equazione è sostituita dalla seguente:

$$\langle (v \times a)_i \rangle = \frac{v_i \times a_i}{3,6};$$

- b) al punto 3.1.3.1, il quarto comma è sostituito dal seguente:

«Il numero di serie di dati con valori di accelerazione  $a_i > 0,1 \text{ m/s}^2$  deve essere pari o superiore a 100 in ciascun gruppo di velocità.»;

- c) al punto 4.1.1, «31,365» è sostituito da «31,635».

---