CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA

Bruxelles, 7 ottobre 2010 (08.10)
(OR. en)

14622/10

Fascicolo interistituzionale: 2010/0271 (COD)

ENT 133
ENV 652
CODEC 982

PROPOSTA

Mittente:	Commissione europea
Data:	5 ottobre 2010
Oggetto:	Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio Regolamento (UE) n … /2010 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli e alla vigilanza del mercato (Testo rilevante ai fini del SEE)

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, la proposta della Commissione inviata con lettera del Signor Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, presso il Segretariato generale della Commissione europea, al Signor Pierre de BOISSIEU, Segretario generale del Consiglio dell'Unione europea.

All.: COM(2010) 542 definitivo

COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 4.10.2010
COM(2010) 542 definitivo

2010/0271 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

Regolamento (UE) n … /2010 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli e alla vigilanza del mercato

(Testo rilevante ai fini del SEE)

EN

{SEC(2010) 1151}
{SEC(2010) 1152}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• Motivazione e obiettivi della proposta

Il termine "veicoli della categoria L" copre una vasta gamma di diversi tipi di veicoli con due, tre o quattro ruote, ad es. ciclomotori a due o tre ruote, motocicli a due o tre ruote e motocicli con sidecar. I veicoli a quattro ruote, noti anche come quadricicli, sono, ad esempio, i quad e i minicar.

Attualmente, le prescrizioni per l'omologazione di veicoli nuovi di categoria L sono stabilite dalla direttiva 2002/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ("direttiva quadro"). Inoltre una serie di direttive, a cui fa riferimento la direttiva quadro, contengono prescrizioni tecniche dettagliate relative ai veicoli della categoria L.

La Commissione ha individuato una serie di problemi importanti associati alle attuali disposizioni per l'omologazione dei veicoli nuovi di categoria L a cui occorre porre rimedio:

– la complessità del quadro normativo;

– il livello delle emissioni e la sua quota crescente di emissioni rispetto al totale delle emissioni del trasporto su strada, tendenzialmente in diminuzione;

– gli aspetti di sicurezza funzionale relativi alle prescrizioni di omologazione;

– la mancanza di un quadro normativo per i veicoli dotati di nuove tecnologie;

– la vendita e l'immatricolazione di taluni veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti importati nel mercato UE, che non sono conformi alle attuali prescrizioni di omologazione per tipo relative alla sicurezza funzionale e/o alla tutela ambientale.

• Disposizioni vigenti nel settore della proposta

– Direttiva quadro del Parlamento europeo e del Consiglio 2002/24/CE[1]

– Direttive:

93/14/CEE[2]	93/30/CEE[3]	93/33/CEE[4]	93/93/CEE[5]	95/1/CE[6]
97/24/CE[7]	2000/7/CE[8]	2002/51/CE[9]	2009/62/CE[10]	2009/67/CE[11]
	2009/78/CE[12]	2009/79/CE[13]	2009/80/CE[14]	2009/139/CE[15]

1 GU L 124 del 9.5.2002, pag. 1
2 GU L 121 del 15.5.1993, pag. 1
3 GU L 188 del 29.7.1993, pag. 1
4 GU L 188 del 29.7.1993, pag. 32
5 GU L 311 del 14.12.1993, pag. 76
6 GU L 52 dell'8.3.1995, pag. 1

La normativa sull'omologazione per tipo è oggetto dell'iniziativa politica "CARS 21"[16], avviata nel 2005. L'obiettivo dell'iniziativa era di rivedere la regolamentazione e la politica del settore automobilistico in modo da fornire alla Commissione una consulenza sulle future opzioni politiche. Il gruppo CARS 21 è stato costituito a causa, tra l'altro, della preoccupazione espressa dall'industria automobilistica, secondo cui il costo cumulativo della regolamentazione si ripercuote negativamente sulla competitività e fa lievitare oltremodo il costo delle automobili. Nella relazione finale di CARS 21[17] si conclude che sebbene vada mantenuta la maggior parte della normativa in vigore per tutelare i cittadini e l'ambiente, sarebbe opportuno semplificare e razionalizzare il quadro normativo, avanzando verso un'armonizzazione internazionale delle prescrizioni. Questo esercizio di semplificazione è stato progettato nella "Seconda relazione sullo stato d'avanzamento della strategia per la semplificazione del contesto normativo"[18]. Ogni eventuale iniziativa deve essere in linea con questa strategia.

In linea con la strategia europea per la qualità dell'aria[19], l'Unione europea ha costantemente rafforzato gli standard di emissione per i veicoli a motore, in particolare per quanto riguarda gli idrocarburi, il monossido di carbonio, l'ossido di azoto e il particolato. Lo stesso vale per il quadro normativo proposto per i veicoli della categoria L.

Anche le misure relative all'omologazione per tipo del presente quadro normativo sono in linea con il piano di azione per la sicurezza stradale per il 2011-2020 e con la carta europea sulla sicurezza stradale (ERSC)[20] 2000-2010. L'obiettivo dell'ERSC era di dimezzare il numero di incidenti mortali entro il 2010. Purtroppo, i conducenti di veicoli della categoria L fanno parte di un gruppo di utenti della strada vulnerabile che, rispetto al totale degli utenti della strada, registra il più alto numero di decessi e feriti a causa di incidenti stradali.

Infine la presente proposta incorpora una serie di disposizioni della decisione 768/2008/CE[21] del Parlamento europeo e del Consiglio relativa a un quadro comune per la commercializzazione dei prodotti, in modo da migliorare l'applicazione del nuovo regolamento. Tali disposizioni specificano le responsabilità degli operatori economici nella catena di fornitura e delle autorità di vigilanza del mercato, in particolare per quanto riguarda la vigilanza successiva all'immissione sul mercato (post-market) e il controllo dei prodotti che entrano nel mercato dell'Unione europea. Inoltre, sono state rafforzate le prescrizioni relative agli enti o organismi a cui gli Stati membri possono delegare alcuni compiti di valutazione dei veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti al fine di garantire condizioni di concorrenza eque ed evitare distorsioni della concorrenza dovute

---

7 GU L 226 del 18.8.1997, pag. 1
8 GU L 106 del 3.5.2000, pag. 1
9 GU L 252 del 20.9.2002, pag. 20
10 GU L 198 del 30.7.2009, pag. 20
11 GU L 222 del 25.8.2009, pag. 1
12 GU L 231 del 3.9.2009, pag. 8
13 GU L 201 dell'1.8.2009, pag. 29
14 GU L 202 del 4.8.2009, pag. 16
15 GU L 322 del 9.12.2009, pag. 3
16 http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm
17 http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf.
18 COM(2008) 33 def. del 30.1.2008, proposta n. 49, pag. 32.
19 http://ec.europa.eu/environment/archives/cafe/general/keydocs.htm.
20 http://www.erscharter.eu/.
21 GU L 218 del 13.08.2008, pag. 82.

all'applicazione di diversi livelli di rigore e di prestazione da parte delle organizzazioni terze durante le prove, ispezioni e valutazioni dei veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti oggetto di una domanda di omologazione.

2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

- **Consultazione delle parti interessate**

La Commissione europea ha avviato una consultazione pubblica per raccogliere i pareri delle parti interessate sulle sue proposte di una nuova normativa per l'omologazione dei veicoli della categoria L. Un documento di consultazione è stato pubblicato[22] per fornire informazioni e per chiedere un parere sul nuovo quadro normativo destinato a sostituire quello attuale.

La consultazione pubblica si rivolgeva soprattutto ai gruppi più colpiti dalla proposta, incluse le autorità di omologazione negli Stati membri, i costruttori, i fornitori e i consumatori. Il documento è stato pubblicato in inglese, francese e tedesco su un sito web create specificamente per questo scopo.

La Commissione europea ha confermato di aver ricevuto tutte le risposte degli interessati alla consultazione e di averle messe a disposizione del pubblico[23].

Metodi di consultazione, principali settori trattati e profilo generale dei rispondenti

Nell'elaborare la proposta, la Commissione ha consultato le parti interessate in vari modi:

La consultazione pubblica è stata tenuta dal 22 dicembre 2008 al 27 febbraio 2009 su internet e ha trattato anche gli aspetti possibilmente controversi della proposta. Sono state ricevute risposte dagli Stati membri, dall'industria dei veicoli della categoria L e dei componenti, dalle organizzazioni del trasporto, dalle organizzazioni degli utenti, dalle organizzazioni non governative e dai singoli cittadini.

Gli elementi della bozza di proposta sono stati discussi in diverse riunioni del gruppo di lavoro della Commissione europea sui veicoli della categoria L (MCWG)[24].

Infine si sono tenute molte riunioni bilaterali con i singoli interessati in modo da consentire a questi ultimi di esprimere liberamente i propri punti di vista.

Sintesi delle risposte e modo in cui sono state prese in considerazione

La Commissione europea ha ricevuto 57 risposte alla consultazione su internet. Diverse

22 http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2_3_wheelers/index.htm.
23 http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2_3_wheelers/contributions.htm.
24 http://circa.europa.eu/Public/irc/enterprise/automotive/library?l=/mcwg_motorcycle&vm=detailed&sb=Title.

questioni sono state sollevate dalle parti interessate. I risultati della consultazione pubblica sono stati riassunti in una relazione[25] e discussi durante una riunione del gruppo di lavoro della Commissione europea sui veicoli della categoria L (MCWG) tenutasi il 29 giugno 2009. Tutti gli interessati sono stati invitati a presentare le proprie osservazioni in merito.

La valutazione dell'impatto che accompagna la presente proposta sintetizza le questioni sollevate e vaglia il modo in cui sono state prese in considerazione.

- **Valutazione dell'impatto**

Per ognuno dei principali aspetti della proposta sono state analizzate diverse opzioni, elencando possibili vantaggi e svantaggi in termini economici, ambientali, sociali e di sicurezza. L'analisi ha trattato sia gli aspetti qualitativi che quantitativi. Nella fase successiva le diverse alternative sono state confrontate ed è stata individuata e descritta l'opzione privilegiata oppure un insieme logico di due opzioni. Le opzioni scelte formano la base del nuovo regolamento quadro.

Il progetto di relazione è stato valutato dal comitato per la valutazione dell'impatto e le relative raccomandazioni sono state inserite nella relazione finale, nella misura del possibile. Il parere del comitato per la valutazione dell'impatto sulla relazione è pubblicato insieme alla presente proposta, alla relazione finale sulla valutazione dell'impatto e al suo riassunto.

3. ASPETTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

- **Base giuridica**

La base giuridica della proposta è l'articolo 114 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

- **Principio di sussidiarietà**

Prima dell'istituzione di un sistema europeo di omologazione per tipo dei veicoli della categoria L, le norme venivano stabilite a livello di Stato membro. Le norme adottate dagli Stati membri differivano spesso tra loro e obbligavano i costruttori di veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti presenti su più mercati a variare la produzione a seconda degli Stati membri destinatari dei prodotti e a collaudare i veicoli in ciascuno Stato membro, un processo costoso e lungo. La diversità tra le regole nazionali costituiva un ostacolo per il commercio e si ripercuoteva negativamente sull'istituzione e sul funzionamento del mercato interno.

È stato pertanto necessario istituire direttive a livello UE, in particolare per rispondere alle preoccupazioni transfrontaliere riguardanti la sicurezza e i rischi per la salute e l'ambiente dovuti all'inquinamento atmosferico. Benché si possano controllare le emissioni a livello urbano mediante misure individuali degli Stati membri, le emissioni globali non si fermano al confine. Si può rispondere a questa preoccupazione paneuropea solo mediante misure armonizzate a livello UE. La direttiva quadro 2002/24/CE, la cui base giuridica è l'articolo 95 del trattato che istituisce al Comunità europea, si prefiggeva questo obiettivo e mirava a

[25] http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2_3_wheelers/results_report.pdf.

instaurare il mercato interno garantendo al tempo stesso un elevato livello di tutela della salute, della sicurezza e dell'ambiente. Questo principio è valido ancora oggi: è necessaria infatti un'iniziativa dell'Unione che eviti la frammentazione del mercato interno e garantisca livelli di tutela elevati ed omogenei in tutta Europa.

Un ulteriore valore aggiunto della legislazione UE è costituito dal fatto che l'industria potrà beneficiare di economie di scala grazie a prescrizioni giuridiche armonizzate: ad esempio, essa consentirà di fabbricare veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti per l'intero mercato europeo, invece di dover adattare la produzione per ogni singolo Stato membro al fine di ottenere l'omologazione nazionale. Inoltre l'adeguamento del quadro normativo al progresso tecnico garantirà condizioni di concorrenza eque per tutti i costruttori per quanto riguarda le nuove tecnologie. I consumatori beneficeranno di prezzi inferiori per veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti, che sono costantemente sotto pressione a causa della concorrenza in tutta l'Unione.

Infine, il rafforzamento delle misure di vigilanza del mercato contribuirà a garantire l'applicazione delle stesse regole per tutti i costruttori che vendono o mettono in circolazione veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti; inoltre garantirà che le prescrizioni di omologazione attinenti alla tutela ambientale e alla sicurezza del veicolo siano applicate efficacemente.

- **Principio di proporzionalità**

La proposta soddisfa il principio di proporzionalità perché non va oltre quanto necessario per raggiungere l'obiettivo di garantire il buon funzionamento del mercato e al tempo stesso un alto livello di sicurezza pubblica e di protezione dell'ambiente.

- **Scelta degli strumenti**

Un regolamento quadro è in grado di garantire il rispetto immediato delle disposizioni in esso contenute senza doverlo recepire nell'ordinamento giuridico degli Stati membri.

La proposta si serve dell'"approccio a più livelli", originariamente introdotto su richiesta del Parlamento europeo e usato in altri atti legislativi nel campo dell'omologazione UE per tipo dei veicoli a motore. Tale approccio prevede una legislazione in tre tappe:

– le disposizioni fondamentali e il campo di applicazione sono stabiliti dal Parlamento europeo e dal Consiglio in un regolamento basato sull'articolo 114 TFUE, conformemente alla procedura per la legislazione ordinaria;

– le specifiche tecniche associate alle disposizioni fondamentali sono stabilite in tre atti delegati (articolo 290) adottati mediante la procedura di comitato:

  (1) un regolamento sulle prescrizioni relativi alla compatibilità ambientale e alle prestazioni di propulsione:

  – compatibilità elettromagnetica;

  – procedure di prova ambientali per le emissioni di scarico, le evaporazioni, le emissioni di gas serra e il consumo di carburante;

  – velocità massima per costruzione, coppia massima e potenza massima netta del

motore;

– livello sonoro;

(2) un regolamento sulle prescrizioni di sicurezza funzionale del veicolo e sugli aspetti connessi:

– dispositivi di segnalazione acustica;

– freni, inclusi i sistemi antibloccaggio e i sistemi di frenaggio combinati;

– sicurezza elettrica;

– strutture protettive anteriori e posteriori;

– vetri, tergicristalli e lavacristalli nonché dispositivi di sbrinamento e di disappannamento;

– identificazione di comandi, spie e indicatori;

– installazione dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa;

– visibilità posteriore;

– ancoraggi delle cinture di sicurezza e cinture di sicurezza;

– pneumatici;

– protezione degli occupante del veicolo, come finiture interne, poggiatesta, porte del veicolo;

– limitazione della velocità del veicolo come da progettazione;

– integrità della struttura del veicolo;

(3) un regolamento sulle prescrizioni per la fabbricazione del veicolo:

– misure contro la manomissione;

– dispositivi di attacco e di agganciamento;

– dispositivi di protezione contro un impiego non autorizzato;

– sporgenze esterne,

– stoccaggio del carburante;

– piattaforma di carico;

– masse e dimensioni;

– sistema di diagnosi di bordo;

– maniglie e poggiapiedi per i passeggeri;

– informazioni sulla riparazione e la manutenzione;

– spazio destinato al montaggio della targa di immatricolazione posteriore;

– cavalletti;

– iscrizioni regolamentari.

– Un atto di esecuzione (articolo 291) stabilisce le disposizioni amministrative, ad esempio scheda informativa, certificato di omologazione, certificato di conformità e prescrizioni di conformità associati alla produzione, ecc.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La presente proposta di regolamento quadro non ha incidenza sul bilancio dell'Unione europea per quanto riguarda le prime due fasi di riduzione dei limiti di emissione (Euro 4 e 5 per i motocicli, Euro 3 e 4 per tutti altri veicoli della categoria L). La terza fase di emissione includerà un livello Euro 6 per i motocicli e un livello Euro 5 per tutti gli altri veicoli della categoria L (ciclomotori, tricicli e quadricicli). Tali limiti sono assolutamente equivalenti ai limiti di emissione Euro 5 per le autovetture. Un ulteriore studio sull'impatto ambientale è programmato in modo da determinare gli effetti ambientali a breve termine delle fasi Euro 3, 4 e 5 e se il livello Euro 6 prevista è appropriata nel calendario fissato. Questo studio sarà completato nel periodo 2016-2017 e sarà finanziato dal bilancio della Commissione.

5. ALTRE INFORMAZIONI

L'atto proposto riguarda una questione che presenta interesse per il SEE (Spazio economico europeo) e deve quindi essere esteso a quest'ultimo.

2010/0271 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

Regolamento (UE) n … /2010 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli e alla vigilanza del mercato

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 114,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo[26],

visto il parere del Comitato delle regioni[27],

deliberando conformemente alla procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

(1) Il mercato interno è costituito da uno spazio senza frontiere interne in cui deve essere garantita la libera circolazione di merci, persone, servizi e capitali. A tal fine la direttiva 2002/24/CE[1] del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 marzo 2002, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote, istituisce un sistema di omologazione CE globale per tali veicoli. Gli stessi principi devono essere applicati al presente regolamento e ai suoi atti delegati e di attuazione.

(2) Il sistema di omologazione EU mira a consentire a ciascuno Stato membro di confermare che ogni tipo di veicolo ha superato i controlli di cui al presente regolamento, nonché ai suoi atti delegati e di attuazione, e che ogni costruttore ha ottenuto un certificato di omologazione per tipo. Inoltre obbliga i costruttori a rilasciare un certificato di conformità per ciascun veicolo prodotto a norma dell'omologazione. Quando un veicolo è accompagnato da detto certificato esso può essere venduto e immatricolato per essere utilizzato in tutto il territorio dell'Unione.

(3) Con il presente regolamento si intende stabilire norme armonizzate per la produzione di veicoli della categoria L al fine di garantire il funzionamento del mercato interno. I veicoli della categoria L sono veicoli a due, tre o quattro ruote come le biciclette a

---

26 GU L [...] del [...], pag. [...].
27 GU L [...] del [...], pag. [...].

pedalata assistita, i tricicli a motore, i quad da strada e i minicar. Inoltre, l'obiettivo è quello di semplificare l'attuale quadro normativo, contribuire a raggiungere una quota più bassa e più proporzionale delle emissioni totali dovute ai trasporti su strada, aumentare il livello generale di sicurezza, tenere il passo con il progresso tecnico e rafforzare le norme sulla vigilanza del mercato.

(4) La direttiva 2002/24/CE e le sue direttive particolari hanno subito diverse modifiche significative. Nell'interesse della chiarezza, della razionalità e della semplificazione la direttiva 2002/24/CE e le sue direttive particolari devono essere abrogate e sostituite da un regolamento e da un numero limitato di atti delegati e di esecuzione. L'uso della forma del regolamento deve garantire che le disposizioni siano direttamente applicabili e che possano essere aggiornate in modo più rapido ed efficiente, tenendo conto del progresso tecnico.

(5) Al fine di semplificare la legislazione sull'omologazione conformemente alle raccomandazioni della relazione CARS 21: Un quadro normativo competitivo nel settore automobilistico per il XXI secolo[28], è opportuno abrogare tutte le direttive particolari senza ridurre il livello di tutela. Le prescrizioni stabilite in tali direttive vanno riprese nel presente regolamento o nei suoi atti delegati e vanno sostituite, all'occorrenza, con riferimenti ai regolamenti della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE), recepiti dal diritto comunitario ai sensi dell'articolo 4 della decisione 97/836/CE del Consiglio, del 27 novembre 1997, ai fini dell'adesione dell'Unione europea all'Accordo della commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite. Tale accordo riguarda l'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili a veicoli a ruote, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti che possono essere montati e/o utilizzati sui veicoli a ruote e le condizioni di riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali prescrizioni[29] ("accordo del 1958 riveduto"). Per ridurre gli oneri amministrativi legati alla procedura di omologazione è opportuno consentire ai costruttori di veicoli di ottenere l'omologazione per tipo a norma del presente regolamento, se del caso, direttamente mediante l'omologazione ai sensi dei pertinenti regolamenti UNECE[30] elencati negli allegati del presente regolamento e negli atti delegati particolari.

(6) Di conseguenza i regolamenti UNECE, e le relative modifiche, ai quali l'Unione europea aderisce ai sensi della decisione 97/836/CE, vanno incorporati nella procedura di omologazione UE o come prescrizioni dell'omologazione UE per tipo dei veicoli o come alternativa alla legislazione dell'Unione in vigore. In particolare, se l'Unione decide che un regolamento UNECE deve entrare a far parte delle prescrizioni d'omologazione UE per tipo dei veicoli e sostituire la vigente legislazione UE, occorre delegare alla Commissione l'adozione degli adeguamenti necessari al presente regolamento o l'approvazione dei necessari provvedimenti di attuazione.

(7) Il presente regolamento deve contemplare prescrizioni sostanziali per la tutela dell'ambiente e la sicurezza funzionale dei veicoli. I principali elementi del presente regolamento sono basati sui risultati di una valutazione dell'impatto[31] che analizza le diverse opzioni possibili elencando i possibili vantaggi e svantaggi in termini

---

28 COM(2007)22 definitivo.

29 GU L 346, del 17.12.1997, pag. 78.

30 http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29pub/wp29pub2002e.pdf.

31 [….aggiungere il link dopo la pubblicazione]

economici, ambientali, sociali e di sicurezza. Sia gli aspetti qualitativi che quantitativi sono stati inclusi nell'analisi. In seguito al confronto delle diverse possibilità e l'individuazione delle preferenze, sono state scelte le opzioni migliori per formare la base del presente regolamento.

(8) Gli obiettivi del presente regolamento non vanno influenzati dal montaggio di sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti successivamente alla vendita, all'immatricolazione o all'entrata in circolazione dei veicoli. Quindi occorre adottare misure adeguate affinché i sistemi, i componenti o le entità tecniche individuali, che possono essere montati sui veicoli e che potrebbero pregiudicare considerevolmente il funzionamento di sistemi essenziali per la sicurezza funzionale o la protezione ambientale, siano oggetto di controlli preventivi da parte di un'autorità di omologazione prima di essere venduti, immatricolati o messi in circolazione.

(9) La direttiva 95/1/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 2 febbraio 1995, relativa alla velocità massima per costruzione nonché alla coppia massima e alla potenza massima netta dei motori dei veicoli a due o tre ruote[6] ha dato agli Stati membri la possibilità di rifiutare l'immatricolazione iniziale o successiva nel loro territorio di veicoli con una potenza massima netta superiore a 74 kW. Per tale motivo, e per rimuovere le barriere interne al commercio nel mercato dell'Unione, è opportuno sopprimere tale opzione. Altre misure di sicurezza più efficaci devono essere introdotte per contribuire a ridurre il numero elevato di morti e feriti tra i conducenti di veicoli a motore a due ruote negli incidenti stradali nell'Unione.

(10) Il presente regolamento costituisce un insieme di prescrizioni specifiche per la sicurezza e per l'ambiente. È pertanto importante stabilire le disposizioni per garantire che nei casi in cui un veicolo presenti un rischio grave per gli utenti o per l'ambiente il costruttore o qualsiasi altro operatore economico nella catena di fornitura prenda misure di tutela efficaci, incluso il richiamo dei veicoli, ai sensi dell'articolo 20 del regolamento 765/2008/CE[32] del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, che pone norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti. Le autorità di omologazione devono pertanto essere in grado di valutare se tali misure siano sufficienti o no.

(11) Allo scopo di semplificare e accelerare la legislazione sull'omologazione è stato introdotto nell'UE un nuovo approccio normativo alla legislazione sull'omologazione dei veicoli, che consente al legislatore di stabilire solo le norme e i principi fondamentali nel normale processo legislativo e di delegare alla Commissione la normativa sui dettagli tecnici. Per quanto riguarda le prescrizioni essenziali, il presente regolamento deve stabilire solo le disposizioni fondamentali per la sicurezza stradale e la compatibilità ambientale e delegare alla Commissione il potere di fissare specifiche tecniche.

(12) Occorre migliorare la vigilanza del mercato nel settore automobilistico, in particolare per quanto riguarda i veicoli della categoria L, rafforzando le disposizioni giuridiche sulla conformità della produzione e specificando gli obblighi degli operatori economici nella catena di fornitura. In particolare, devono essere chiariti il ruolo e le responsabilità delle autorità negli Stati membri competenti per l'omologazione e la

---

[32] GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30

vigilanza del mercato e rafforzati gli obblighi e le prestazioni dei servizi tecnici che eseguono l'omologazione dei veicoli. L'adempimento delle prescrizioni di omologazione e di conformità della produzione di cui alla normativa applicabile al settore automobilistico deve rimanere la responsabilità principale delle autorità di omologazione, mentre la vigilanza del mercato può essere una competenza condivisa tra diverse autorità nazionali.

(13) Per evitare abusi, qualsiasi procedura semplificata per i veicoli in piccole serie deve essere applicata solo nei casi in cui la produzione è molto limitata. È quindi necessario definire con maggiore precisione il concetto di piccola serie in termini di numero di veicoli venduti, immatricolati e messi in circolazione.

(14) Per garantire che la procedura di controllo della conformità della produzione sia correttamente applicata e funzioni adeguatamente, i costruttori devono essere sottoposti a regolari verifiche da parte delle autorità competenti o di un servizio tecnico designato, in possesso delle qualifiche necessarie.

(15) È opportuno che gli Stati membri stabiliscano le sanzioni da applicare in caso di violazione delle disposizioni del presente regolamento e ne assicurino l'esecuzione. Le sanzioni previste devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive.

(16) Ai sensi dell'articolo 291 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione vanno stabiliti preventivamente adottando regolamenti nel quadro della procedura legislativa ordinaria. In attesa dell'adozione dei nuovi regolamenti, resta in vigore la decisione 1999/468/CE[33] del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione, esclusa la procedura di regolamentazione con controllo, che non è più applicabile.

(17) È necessario conferire alla Commissione, conformemente all'articolo 290 del TFUE, il potere di adottare atti delegati in relazione alla sicurezza funzionale e alla compatibilità ambientale, alle prove e all'accesso accesso alle informazioni per la riparazione e la manutenzione dei veicoli, nonché alla designazione dei servizi tecnici e delle loro mansioni specifiche autorizzate in modo da completare o modificare taluni elementi non essenziali degli atti legislativi mediante disposizioni d'applicazione generale. Tale facoltà della Commissione non deve comprendere il potere di modificare le date di applicazione fissate nell'allegato IV o i valori limite di emissione fissati nell'allegato VI. Eventuali modifiche di tali date o valori devono essere adottati mediante la procedura legislativa ordinaria di cui all'articolo 114 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

(18) La Commissione deve essere autorizzata ad adottare atti di esecuzione in conformità dell'articolo 291 del trattato per stabilire condizioni uniformi di attuazione del presente regolamento per quanto riguarda l'elenco delle informazioni da fornire a corredo della domanda di omologazione per tipo, le procedure di omologazione per tipo, i modelli delle targhette aggiuntive riservate ai costruttori, i certificati di omologazione UE per tipo, l'elenco delle omologazioni rilasciate, il sistema di numerazione delle

[33] GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23

omologazioni UE per tipo e le procedure a garanzia della conformità della produzione. Per quanto riguarda tali punti, sono necessarie condizioni uniformi per l'attuazione negli Stati membri in modo da garantire il funzionamento corretto del mercato interno facilitando il riconoscimento reciproco delle decisioni amministrative prese in diversi Stati membri (in particolare le omologazioni) e l'accettazione di documenti rilasciati dai costruttori dei veicoli (in particolare i certificati di conformità).

(19) Poiché lo scopo della realizzazione di un mercato interno completamente armonizzato mediante l'introduzione di un sistema obbligatorio di omologazione UE per i veicoli della categoria L non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può quindi, a causa delle dimensioni dell'azione, essere realizzato meglio a livello dell'Unione, l'Unione può intervenire in base al principio di sussidiarietà. Conformemente al principio di proporzionalità, il presente regolamento non va al di là di quanto necessario per il conseguimento dei suddetti obiettivi.

(20) È opportuno abrogare le seguenti direttive:

– Direttiva 2009/139/CE[34] del Parlamento europeo e del Consiglio del 25 novembre 2009 relativa alle iscrizioni regolamentari dei veicoli a motore a due o tre ruote.

– Direttiva 2009/80/CE[35] del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 luglio 2009 relativa all'identificazione di comandi, spie e indicatori dei veicoli a motore a due o tre ruote.

– Direttiva 2009/79/CE[36] del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 luglio 2009 relativa al dispositivo di ritenuta per passeggeri dei veicoli a motore a due ruote (versione codificata).

– Direttiva 2009/78/CE[37] del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 luglio 2009 relativa ai cavalletti dei veicoli a motore a due ruote.

– Direttiva 2009/67/CE[38] del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 luglio 2009 relativa all'installazione dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa sui veicoli a motore a due o a tre ruote.

– Direttiva 2009/62/CE[39] del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 luglio 2009 relativa all'alloggiamento per il montaggio della targa posteriore d'immatricolazione dei veicoli a motore a due o tre ruote.

– Direttiva 2002/51/CE[40] del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002 sulla riduzione del livello delle emissioni inquinanti dei veicoli a motore a due o a tre ruote e che modifica la direttiva 97/24/CE.

---

34 GU L 322 del 9.12.2009, pag. 3
35 GU L 202 del 4.08.2009, pag. 16
36 GU L 201 dell'1.8.2009, pag. 29
37 GU L 231 del 3.9.2009, pag. 8
38 GU L 222 del 25.8.2009, pag. 1
39 GU L 198 del 30.7.2009, pag. 20
40 GU L 252 del 20.9.2002, pag. 20

– Direttiva 2002/24/CE[41] del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 marzo 2002 relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e che abroga la direttiva 92/61/CEE del Consiglio.

– Direttiva 2000/7/CE[42] del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 marzo 2000 relativa al tachimetro per i veicoli a motore a due o a tre ruote e che modifica la direttiva 92/61/CEE del Consiglio relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o a tre ruote.

– Direttiva 97/24/CE[43] del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 1997 relativa a taluni elementi o caratteristiche dei veicoli a motore a due o a tre ruote.

– Direttiva 95/1/CE[44] del Parlamento europeo e del Consiglio, del 2 febbraio 1995, relativa alla velocità massima per costruzione nonché alla coppia massima e alla potenza massima netta dei motori dei veicoli a due o tre ruote.

– Direttiva 93/93/CEE[45] del Consiglio, del 29 ottobre 1993, concernente le masse e le dimensioni dei veicoli a motore a due o tre ruote.

– Direttiva 93/33/CEE[46] del Consiglio, del 14 giugno 1993, relativa ai dispositivi di protezione contro un impiego non autorizzato dei veicoli a motore a due o tre ruote.

– Direttiva 93/30/CEE[47] del Consiglio, del 14 giugno 1993, relativa al segnalatore acustico dei veicoli a motore a due o tre ruote.

– Direttiva 93/14/CEE[48] del Consiglio, del 5 aprile 1993, concernente la frenatura dei veicoli a motore a due o a tre ruote.

---

41 GU L 124.1 del 9.5.2002, pag. 1.
42 GU L 106 del 3.5.2000, pag. 1
43 GU L 226 del 18.8.1997, pag. 1
44 GU L 52 dell'8.3.1995, pag. 1
45 GU L 311 del 14.12.1993, pag. 76
46 GU L 188 del 29.7.1993, pag. 32
47 GU L 188 del 29.7.1993, pag. 11
48 GU L 121 del 15.5.1993, pag. 1

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I
OGGETTO, CAMPO DI APPLICAZIONE E DEFINIZIONI

Articolo 1
Oggetto

1. Il presente regolamento stabilisce le prescrizioni tecniche e amministrative per l'omologazione UE per tipo di tutti i veicoli nuovi di cui all'articolo 2 e la vigilanza del mercato.

2. Il presente regolamento stabilisce inoltre disposizioni per la vendita e la messa in circolazione di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinate ai veicoli omologati conformemente al presente regolamento.

3. Il presente regolamento non pregiudica l'applicazione della pertinente legislazione dell'Unione sulla sicurezza funzionale del veicolo e sulla compatibilità ambientale.

Articolo 2
Campo d'applicazione

1. Il presente regolamento si applica all'omologazione per tipo e all'omologazione individuale di tutti i veicoli nuovi a due o tre ruote e ai quadricicli descritti nell'articolo 4 e nell'allegato I ("veicoli della categoria L") e destinati a viaggiare su strade pubbliche, anche qualora fossero stati progettati e fabbricati in più fasi, e all'omologazione per tipo e individuale dei sistemi, componenti e entità tecniche indipendenti progettati e fabbricati per tali veicoli.

2. Il presente regolamento non si applica ai seguenti veicoli:

   a) veicoli aventi una velocità massima per costruzione non superiore a 6 km/h;

   b) veicoli destinati esclusivamente ad essere usati da portatori di handicap fisici;

   c) veicoli destinati esclusivamente ad essere condotti da pedoni;

   d) veicoli destinati esclusivamente per l'uso su strada o fuoristrada in competizioni;

   e) veicoli destinati esclusivamente per l'uso da parte delle forze armate, delle forze di pubblica sicurezza, dei servizi della protezione civile o degli organi addetti ai lavori pubblici;

   f) veicoli agricoli o forestali che rientrano nel campo d'applicazione della direttiva 2003/37/CE[49] del Parlamento europeo e del Consiglio, i macchinari

[49] GU L 171 del 9.7.2003, pag. 1.

che rientrano nel campo d'applicazione delle direttive 2006/42/CE[50] e 97/68/CE[51] del Parlamento europeo e del Consiglio e i veicoli a motore che rientrano nel campo d'applicazione della direttiva 2007/46/CE[52] del Parlamento europeo e del Consiglio;

g) i veicoli destinati principalmente all'uso fuoristrada e a viaggiare su superfici non pavimentate;

h) biciclette a pedalata assistita, dotate di un motore ausiliario elettrico avente potenza nominale continua massima di 0,25 kW la cui alimentazione è interrotta se il ciclista smette di pedalare o è progressivamente ridotta e infine interrotta quando il veicolo raggiunge i 25 km/h;

i) veicoli autobilanciati;

j) veicoli non dotati di almeno un posto a sedere.

Articolo 3
Definizioni

Ai fini del presente regolamento e degli atti di cui all'allegato II, salvo disposizioni contrarie, si applicano le seguenti definizioni:

1. "omologazione per tipo": la procedura con cui uno Stato membro certifica che un tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente è conforme alle pertinenti disposizioni amministrative e prescrizioni tecniche;

2. "certificato di omologazione per tipo": il documento con cui l'autorità che rilascia l'omologazione certifica che un tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica è stato omologato;

3. "omologazione per tipo di un veicolo completo": un'omologazione con cui l'autorità di omologazione certifica che un veicolo completo è conforme alle pertinenti disposizioni amministrative e prescrizioni tecniche;

4. "omologazione UE per tipo": la procedura con cui l'autorità di omologazione certifica che un tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente è conforme alle pertinenti disposizioni amministrative e prescrizioni tecniche del presente regolamento;

5. "certificato di omologazione UE per tipo": il certificato basato sul modello stabilito dall'atto di esecuzione adottato a norma del presente regolamento o la scheda di notifica di cui ai pertinenti regolamenti UNECE elencati negli atti delegati;

6. "omologazione per tipo di un sistema": l'omologazione con cui un'autorità di omologazione certifica che un sistema montato su un veicolo di tipo specifico è conforme alle pertinenti disposizioni amministrative e prescrizioni tecniche;

---

50 GU L 157 del 9.6.2006, pag. 24.
51 GU L 59 del 27.2.1998, pag. 1
52 GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1

7. "omologazione per tipo di un'entità tecnica indipendente": l'omologazione con cui un'autorità di omologazione certifica che un'entità tecnica indipendente, rispetto a uno o più tipi di veicoli specifici, è conforme alle pertinenti disposizioni amministrative e prescrizioni tecniche;

8. "omologazione per tipo di un componente": l'omologazione con cui un'autorità di omologazione certifica che un componente indipendente di un veicolo è conforme alle pertinenti disposizioni amministrative e prescrizioni tecniche;

9. "omologazione per tipo nazionale": l'omologazione prevista dalla legislazione nazionale di uno Stato membro, la cui validità è limitata al territorio di tale Stato membro;

10. "certificato di omologazione individuale": il documento con cui l'autorità di omologazione certifica che un singolo veicolo è omologato;

11. "certificato di conformità": il documento basato sul modello di cui all'atto di esecuzione che è rilasciato dal costruttore del veicolo per certificare che un veicolo, al momento del suo completamento, corrisponde ad un tipo di veicolo omologato conformemente al presente regolamento;

12. "veicolo base": qualsiasi veicolo oggetto del presente regolamento, usato nella fase iniziale di un procedimento di omologazione in più fasi;

13. "veicolo incompleto": un veicolo che, per conformarsi alle pertinenti prescrizioni tecniche del presente regolamento, deve essere completato in almeno una fase successiva;

14. "veicolo completato": un veicolo che risulta dal procedimento di omologazione in più fasi e che è conforme alle pertinenti prescrizioni tecniche del presente regolamento;

15. "veicolo completo": un veicolo che non deve essere completato per essere conforme alle pertinenti prescrizioni tecniche del presente regolamento;

16. "sistema": un insieme di dispositivi che, combinati, svolgono una o più funzioni specifiche in un veicolo e che è soggetto alle prescrizioni del presente regolamento o di un qualsiasi atto delegato o di esecuzione;

17. "componente": un dispositivo soggetto alle prescrizioni del presente regolamento o di un qualsiasi atto delegato o di esecuzione, destinato a far parte di un veicolo e che può essere omologato indipendentemente dal veicolo a norma del presente regolamento o di un qualsiasi atto delegato o di esecuzione;

18. "entità tecnica indipendente": un insieme di dispositivi soggetto alle prescrizioni del presente regolamento o di un qualsiasi atto delegato o di esecuzione, destinato a far parte di un veicolo e che può essere omologato indipendentemente dal veicolo a norma del presente regolamento o di un qualsiasi atto delegato o di esecuzione;

19. "sicurezza funzionale": assenza di rischi inaccettabili per l'incolumità fisica o la salute delle persone dovuti a malfunzionamenti di componenti o sistemi meccanici, idraulici, pneumatici, elettrici e/o elettronici o di entità tecniche indipendenti;

20. "dispositivo di controllo dell'inquinamento": componente di un veicolo che controlla e/o riduce le emissioni dallo scarico e/o per evaporazione;

21. "posto a sedere": spazio dichiarato dal costruttore come uno spazio in cui può essere installato un manichino al 50 percentile oppure una sella;

22. "motore ad accensione spontanea": motore a combustione che funziona in base ai principi della combustione "diesel", abbreviato qui di seguito come "motore CI";

23. "motore ad accensione comandata": motore a combustione che funziona in base ai principi della combustione "Otto", abbreviato qui di seguito come "motore PI";

24. "veicolo ibrido": veicolo a motore munito di almeno due diversi convertitori d'energia e di due diversi sistemi di stoccaggio (sul veicolo) dell'energia per la sua propulsione;

25. "veicolo elettrico ibrido": veicolo ibrido che, per la sua propulsione, trae energia dalle due seguenti fonti di accumulazione dell'energia installate a bordo:

    a) un carburante di consumo;

    b) un dispositivo di accumulo dell'energia elettrica;

26. "propulsione": motore a combustione, motore elettrico, qualsiasi applicazione ibrida o una combinazione di questi tipi di motore o di qualsiasi altro tipo di motore;

27. "dispositivo di manipolazione": ogni elemento di progetto che rileva temperatura, velocità del veicolo, velocità e/o carico del motore, marcia innestata, depressione del collettore o altri parametri, al fine di attivare, modulare, ritardare o disattivare il funzionamento di una qualsiasi parte del sistema di controllo delle emissioni e di post-trattamento dei gas di scarico e che riduce l'efficacia del sistema di controllo delle emissioni in condizioni normali di funzionamento e uso del veicolo;

28. "durata": la resistenza al deterioramento di componenti e sistemi in modo che i valori limite delle emissioni siano rispettati anche dopo il chilometraggio definito all'allegato VII e la sicurezza funzionale del veicolo sia garantita per l'intero ciclo di vita del veicolo qualora il veicolo sia usato in condizioni normali e per lo scopo previsto;

29. "cilindrata":

    a) il volume nominale del motore nel caso dei motori a pistone alternativo,

    b) il doppio del volume nominale del motore nel caso dei motori rotativi a pistoni (Wankel);

30. "emissioni per evaporazione": vapori di idrocarburi emessi dal sistema di stoccaccio del carburante e di alimentazione di un veicolo a motore, diversi dalle emissioni di scarico;

31. "SHED test": test di un veicolo in un locale sigillato per misurare le emissioni per evaporazione, durante il quale viene condotto un test speciale delle emissioni per evaporazione secondo le prescrizioni stabilite in un atto delegato;

32. "sistema a carburante gassoso": sistema composto di stoccaggio di carburante gassoso, alimentazione, dosatura e componenti di controllo montati in un motore in modo da consentire il funzionamento del motore a GPL o GNC in quanto sistema a monocarburante, bicarburante o policarburante;

33. "inquinante": le emissioni allo scarico di monossido di carbonio (CO), ossidi di azoto (NOx) espressi in termini di biossido di azoto (NO_2) equivalente, particolato e idrocarburi, presupponendo un rapporto di:

    a) $C_1H_{1,85}$ per la benzina,

    b) $C_1H_{1,86}$ per il gasolio;

34. "emissioni di gas di scarico": emissione di inquinanti dallo scarico del veicolo;

35. "particolato": componenti dei gas di scarico che sono rimossi dal gas di scarico diluito ad una temperatura massima di 325 k (52°C) tramite i filtri descritti nella procedura di prova di verifica dei gas di scarico medi stabilita in un atto delegato;

36. "World Motorcycle Testing Cycle": ciclo di prova in laboratorio delle emissioni armonizzato a livello mondiale WMTC definito dal regolamento tecnico mondiale UNECE n. 2;

37. "costruttore": la persona o l'organismo che è responsabile verso l'autorità di omologazione di tutti gli aspetti della procedura di omologazione, del processo di autorizzazione, della garanzia di conformità della produzione e che è inoltre responsabile delle questioni di sorveglianza del mercato per i propri veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti, anche se tale persona o organismo non partecipa direttamente a tutte le fasi di costruzione del veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente oggetto della procedura di omologazione;

38. "rappresentante del costruttore": la persona fisica o giuridica stabilita nell'Unione che, debitamente nominata dal costruttore, lo rappresenta davanti all'autorità di omologazione e agisce in suo nome nei campi trattati dal presente regolamento;

39. "importatore": una persona fisica o giuridica stabilita nell'Unione che vende, immatricola o mette in circolazione nel mercato dell'UE un veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente proveniente da un paese terzo;

40. "distributore": una persona fisica o giuridica nella catena di fornitura, diversa dal costruttore o dall'importatore, che vende, immatricola o mette in circolazione nel mercato dell'Unione di un veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente;

41. "operatore economico": il costruttore, il rappresentante del costruttore, l'importatore o il distributore;

42. "autorità di omologazione": l'autorità di uno Stato membro, istituita o designata dallo Stato membro e da questo notificata alla Commissione, competente per tutti gli aspetti dell'omologazione per tipo di un veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente o dell'omologazione individuale di un veicolo, per il processo di autorizzazione, per il rilascio e l'eventuale ritiro dei certificati di omologazione, per la funzione di punto di contatto con le autorità di omologazione di altri Stati membri, per la designazione dei servizi tecnici e che vigila affinché il costruttore rispetti i propri obblighi in materia di conformità della produzione;

43. "autorità di vigilanza del mercato": l'autorità di uno Stato membro preposta alla vigilanza del mercato nel territorio di tale stato;

44. "autorità nazionale": autorità di omologazione, di vigilanza del mercato o qualsiasi altra autorità in uno Stato membro preposta a e responsabile dell'omologazione, dell'immatricolazione, della vigilanza del mercato o del controllo delle importazioni in relazione ai veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti oggetto del presente regolamento;

45. "servizio tecnico": un'organizzazione o un ente che l'autorità di omologazione di uno Stato membro designa come laboratorio presso il quale effettuare le prove oppure come organismo per la valutazione della conformità presso il quale effettuare valutazioni iniziali e altre prove o ispezioni, a nome dell'autorità di omologazione;

46. "prove interne": le prove, la registrazione dei relativi risultati e la presentazione di una relazione, comprendente le conclusioni, all'autorità di omologazione, realizzate negli stabilimenti di un costruttore, designato come servizio tecnico per la valutazione dell'adempienza a talune prescrizioni;

47. "metodo di prova virtuale": simulazioni al computer e calcoli atti a dimostrare se un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente soddisfi i requisiti tecnici del presente regolamento o di un atto delegato o di esecuzione, senza ricorrere all'uso fisico di un veicolo, di un sistema, di un componente o di un'entità tecnica indipendente;

48. "sistema di diagnosi di bordo OBD": sistema di monitoraggio in grado di identificare la probabile area di malfunzionamento di un componente o sistema; esso conserva nella memoria del computer i codici diagnostici di guasto e le informazioni ambientali, comunica tali dati su richiesta di uno scanner generico e avvisa il conducente di importanti problemi di sicurezza funzionale o ambientale mediante l'illuminazione di una spia di malfunzionamento sul cruscotto;

49. "informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione del veicolo": ogni informazione sulla diagnosi, la manutenzione, l'ispezione, il controllo periodico, la riparazione, la riprogrammazione o la reinizializzazione del veicolo, fornita dai costruttori ai propri concessionari e officine autorizzati, con tutti gli emendamenti e supplementi successivi. Tali informazioni includono tutti i dati necessari per il montaggio di sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti sui veicoli;

50. "operatore indipendente": imprese diverse dai concessionari e dalle officine autorizzati che sono direttamente o indirettamente interessate alla riparazione e manutenzione dei veicoli a motore;

51. "veicolo nuovo": veicolo che soddisfa una delle seguenti condizioni:

a) non è mai stato immatricolato in precedenza, o

b) è stato immatricolato da meno di sei mesi al momento della domanda di omologazione individuale;

52. "veicolo di fine serie" indica un veicolo facente parte di uno stock, che non può essere venduto, immatricolato o messo in circolazione a causa dell'entrata in vigore di nuove prescrizioni tecniche per le quali non è stato omologato;

53. "due ruote a motore": un veicolo a motore a due ruote, inclusi i ciclomotori, le biciclette a pedalata assistita e le motociclette, abbreviato di seguito con "PTW";

54. "triciclo a motore": veicolo a motore a tre ruote che soddisfa i criteri di classificazione per i veicoli della categoria L5e;

55. "quadriciclo": veicolo a quattro ruote che soddisfa i criteri di classificazione per i veicoli della categoria L6e o L7e;

56. "veicolo autobilanciato": un progetto di veicolo basato su un equilibrio instabile che per mantenersi in equilibrio ha bisogno di un sistema ausiliario di controllo; include i veicoli a motore a una ruota o i veicoli a motore a due ruote parallele;

57. "quad da strada": veicolo a quattro ruote progettato per essere guidato su strade pubbliche pavimentate che soddisfa i criteri per i quad da strada leggeri della categoria L6Ae o per i quad da strada pesanti della categoria L7Ae;

58. "rimorchio": ogni veicolo non semovente progettato e fabbricato per essere trainato da un veicolo della categoria L;

59. "ruote gemellate": due ruote montate su uno stesso asse, che sono considerate come un'unica ruota, in modo che la distanza tra i centri delle superfici di contatto di tali ruote con il suolo sia pari o inferiore a 460 mm.

60. "immatricolazione": l'autorizzazione amministrativa per la messa in circolazione di un veicolo, che comporta l'identificazione del veicolo mediante un numero di serie, noto come numero di immatricolazione, rilasciato su base permanente o temporanea;

61. "messa in circolazione" indica il primo uso nell'Unione, conforme allo scopo per cui è stato progettato, di un veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente oggetto del presente regolamento;

62. "vendita": qualsiasi vendita da parte del costruttore del veicolo al dettagliante o all'utente finale;

63. "mettere a disposizione sul mercato": la fornitura di un veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente a titolo oneroso o gratuito, affinché sia distribuito o usato sul mercato dell'Unione nel corso di un'attività commerciale;

64. "immettere sul mercato": fornire per la prima volta nell'Unione un veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente;

65. "tipo di veicolo": un gruppo di veicoli, incluse le varianti e le versioni di una particolare categoria, che non si differenziano sostanzialmente fra loro per quanto riguarda, in particolare, i punti seguenti:

a) categoria o sottocategoria;

b) costruttore;

c) telaio portante, principale e ausiliario e la parte inferiore della carrozzeria o struttura a cui sono fissati i principali componenti;

d) principi operativi della propulsione;

e) designazione del tipo stabilita dal costruttore;

66. "variante": un veicolo dello stesso tipo a condizione che:

a) la forma della carrozzeria presenti le stesse caratteristiche fondamentali;

b) disponga dello stesso tipo di propulsione e della stessa configurazione della propulsione;

c) se un motore a combustione fa parte del sistema di combustione, presenti lo stesso ciclo operativo del motore;

d) abbia lo stesso numero e disposizione dei cilindri;

e) abbia lo stesso tipo di cambio;

f) la differenza tra il valore minimo e quello massimo della massa in ordine di marcia non sia superiore al 20 % del valore minimo;

g) la differenza tra il valore minimo e quello massimo della massa massima ammissibile non sia superiore al 20 % del valore minimo;

h) la differenza tra il valore minimo e quello massimo della cilindrata del motore (nel caso di un motore a combustione) non sia superiore al 30 % del valore minimo;

i) la differenza tra il valore minimo e quello massimo della potenza del motore non sia superiore al 30 % del valore minimo;

67. "versione": un veicolo che consiste di una combinazione di elementi riportati nel fascicolo di omologazione di cui all'articolo 27, paragrafo 10.

Articolo 4
Categorie di veicoli

1. Nella categoria L sono compresi i veicoli a motore a due, tre e quattro ruote classificati in base ai paragrafi seguenti e all'allegato I, inclusi le biciclette con pedalata assistita, i ciclomotori a due e tre ruote, i motocicli a due e tre ruote, i

motocicli dotati di sidecar, i quad da strada leggeri e pesanti, nonché i minicar leggeri e pesanti.

2. Ai fini del presente regolamento sono d'applicazione le seguenti categorie e sottocategorie di veicoli, conformemente all'allegato I:

a) veicoli L1e (veicolo a motore leggero a due ruote), che comprendono le seguenti sottocategorie:

i) veicoli L1Ae (biciclette a pedalata assistita);

ii) veicoli L1Be (ciclomotori a due ruote);

b) veicoli L2e (ciclomotori a tre ruote);

c) veicoli L3e (motocicli a due ruote), che comprendono le seguenti sottocategorie:

i) le prestazioni del motociclo[53], come segue:

– veicolo A1 (motociclo a basse prestazioni);

– veicolo A2 (motociclo a prestazioni medie);

– veicolo A3 (motociclo a prestazioni alte);

ii) la velocità massima per costruzione del veicolo :

– superiore o pari a 130 km/h;

– superiore a 130 km/h;

d) veicoli L4e (motocicli a due ruote con sidecar);

e) veicoli L5e (tricicli a motore), che comprendono le seguenti sottocategorie:

i) veicoli L5Ae (tricicli a motore);

ii) veicoli L5Be (tricicli a motore commerciali), che comprendono le sottocategorie:

– veicoli L5Be – U: tricicli utilitari progettati esclusivamente per il trasporto di merci;

– veicoli L5Be – P: veicoli progettati e utilizzati principalmente per il trasporto di passeggeri;

f) veicoli L6e (veicoli a motore leggeri a quattro ruote), che comprendono le seguenti sottocategorie:

i) veicoli L6Ae (quad da strada leggeri);

---

[53] GU L 403 del 30.12.2006, direttiva sulla patente di guida 2006/126/CE (rifusione), pag. 21, definizioni delle prestazioni, categorie A1 e A2.

ii) veicoli L6Be (minicar leggeri), che comprendono le sottocategorie:

– veicoli L6Be – U: veicoli utilitari progettati esclusivamente per il trasporto di merci;

– veicoli L6Be – P: veicoli progettati e utilizzati principalmente per il trasporto di passeggeri;

g) veicoli L7e (veicoli a motore leggeri a quattro ruote), che comprendono le seguenti sottocategorie:

i) veicoli L7Ae (quad da strada pesanti);

ii) veicoli L7Be (minicar pesanti), che comprendono le sottocategorie:

– veicoli L7Be – U: veicoli utilitari progettati esclusivamente per il trasporto di merci;

– veicoli L7Be – P: veicoli progettati e utilizzati principalmente per il trasporto di passeggeri.

3. I veicoli della categoria L di cui al paragrafo 2 sono ulteriormente suddivisi nelle seguenti sottocategorie in base al sistema di propulsione del veicolo:

a) motore a combustione interna:

– motore ad accensione spontanea (CI);

– motore ad accensione comandata (PI);

b) motore a combustione esterna, motore a turbina o motore rotativo a pistone; ai fini delle prescrizioni in materia di tutela ambientale e di sicurezza funzionale il veicolo è assimilato ai veicoli a motore a combustione interna di tipo PI;

c) motore ad aria precompressa che non emette livelli di inquinanti e/o di gas inerti superiori ai livelli presenti nell'aria ambiente; ai fini delle prescrizioni in materia di sicurezza funzionale e di stoccaggio e alimentazione del carburante il veicolo è assimilato ai veicoli con alimentazione a carburante gassoso;

d) motore elettrico;

e) veicoli ibridi dotati di una combinazione dei sistemi di propulsione di cui alle precedenti lettere a), b), c) o d) o di una combinazione multipla di tali configurazioni di propulsione, inclusi i motori elettrici e/o a combustione multipla.

4. Per quanto riguarda la classificazione dei veicoli della categoria L di cui al paragrafo 2: un veicolo che non rientra in una determinata categoria perché supera almeno uno dei criteri previsti per tale categoria, è classificato nella categoria seguente di cui soddisfa tutti i criteri. Tale principio si applica alle seguenti categorie e sottocategorie:

a) categoria L1e con le sottocategorie L1Ae e L1Be e categoria L3e con le sottocategorie L3e - A1, L3e - A2e e L3e - A3;

b) categoria L2e e categoria L5E con le sottocategorie L5Ae e L5Be;

c) categoria L6e con le sottocategoria L6Ae e L6Be e categoria L7E con le sottocategorie L7Ae e L7Be;

d) qualsiasi altra sequenza logica di categorie e/o sottocategorie proposta del costruttore e approvata dall'autorità d'omologazione.

CAPO II
OBBLIGHI GENERALI

Articolo 5

Obblighi generali degli Stati membri e delle autorità nazionali

1. Gli Stati membri stabiliscono e designano le autorità di omologazione a cui affidano le questioni relative all'omologazione per tipo e le autorità di vigilanza del mercato a cui affidano la sorveglianza del mercato conformemente al presente regolamento. Gli Stati membri notificano alla Commissione l'istituzione e la nomina di tali autorità a norma dell'articolo 68.

   L'atto di notifica delle autorità di omologazione e di vigilanza del mercato comprende nome, indirizzo, anche elettronico, e settore di competenza.

2. Le autorità nazionali consentono la vendita, l'immatricolazione e la messa in circolazione solo di veicoli, componenti ed entità tecniche indipendenti conformi alle disposizioni del presente regolamento.

3. Le autorità nazionali non possono vietare, limitare o impedire l'immatricolazione, la vendita o la messa in circolazione di veicoli, componenti o entità tecniche indipendenti per motivi connessi ad aspetti di costruzione o di funzionamento di cui dal presente regolamento se essi soddisfano i criteri previsti da quest'ultimo.

4. Gli Stati membri organizzano e applicano la vigilanza del mercato e il controllo di veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti che entrano il mercato dell'Unione conformemente al capo III del regolamento (CE) n. 765/2008.

Articolo 6

Obblighi generali delle autorità di omologazione

1. Le autorità di omologazione garantiscono che i costruttori che chiedono l'omologazione per tipo adempiano i loro obblighi ai sensi del presente regolamento.

2. Gli Stati membri rilasciano omologazioni solo per veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti conformi alle prescrizioni del presente regolamento.

Articolo 7

Obblighi generali dei costruttori

1. I costruttori garantiscono che i loro veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti siano venduti, immatricolati o messi in circolazione solo se sono stati fabbricati e omologati a norma delle prescrizioni del presente regolamento e degli atti delegati e di esecuzione adottati ai sensi del presente regolamento. Nel caso di un'omologazione in più fasi, ogni costruttore è responsabile per l'omologazione e la conformità della produzione di sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti aggiunti nella fase di completamento del veicolo in cui egli interviene. I costruttori che modificano componenti o sistemi già omologati in fasi precedenti sono responsabile dell'omologazione e della conformità della produzione di tali componenti e sistemi.

2. I costruttori che modificano un veicolo incompleto in modo da doverlo classificare in una categoria di veicoli diversa, con la conseguenza che si applicano le prescrizioni normative diverse da quelle già valutate in una precedente fase di omologazione, sono responsabili anche della conformità a tali prescrizioni.

3. Ai fini dell'omologazione dei veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti oggetto del presente regolamento, i costruttori stabiliti fuori dall'Unione designano un unico rappresentante stabilito nell'Unione che lo rappresenta dinanzi all'autorità di omologazione.

4. Inoltre devono designare un rappresentante per i fini della vigilanza del mercato, che può essere l'unico rappresentante menzionato nel primo comma o un rappresentante aggiuntivo.

5. I costruttori sono responsabili verso l'autorità di omologazione di tutti gli aspetti della procedura di omologazione e della conformità della produzione, indipendentemente dal fatto che partecipino direttamente o no a tutte le fasi di costruzione di un veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente.

6. I costruttori garantiscono che siano predisposte le procedure necessarie affinché la produzione in serie continui a essere conforme. Si tiene debitamente conto delle modifiche apportate alla progettazione di un veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente o alle sue caratteristiche e delle modifiche delle prescrizioni cui il veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente è dichiarato conforme.

7. Oltre alle iscrizioni prescritte e ai marchi di omologazione apposti sui veicoli, sistemi, componenti o entità tecnica indipendenti a norma dell'articolo 37, i costruttori appongono il proprio nome, la denominazione commerciale registrata o il marchio commerciale registrato e l'indirizzo dove può essere contattato oppure, ove ciò non sia possibile per sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti, sull'imballaggio o in un documento di accompagnamento del sistema, componente o entità tecnica indipendente. L'indirizzo deve indicare un unico punto di contatto del costruttore.

8. I costruttori garantiscono che, fintantoché un veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente è sotto la loro responsabilità, le condizioni di stoccaggio o di trasporto non pregiudichino la conformità alle prescrizioni del presente regolamento.

Articolo 8

Obblighi dei costruttori in materia di conformità dei veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti

1. I costruttori che ritengono o hanno motivo di credere che un veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente che essi hanno venduto o messo in circolazione non sia conforme al presente regolamento, o agli atti delegati e di esecuzione adottati a norma del presente regolamento, prendono immediatamente le misure correttive necessarie per rendere conforme tale veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente, per ritirarlo o richiamarlo, a seconda dei casi.

2. Inoltre, qualora il veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente presenti un rischio, i costruttori ne informano immediatamente le autorità di omologazione e di vigilanza del mercato degli Stati membri in cui è stato venduto o messo in circolazione, indicando in particolare i dettagli relativi alla non conformità e qualsiasi misura correttiva presa.

3. I costruttori mantengono il fascicolo informativo di cui all'articolo 25 e i certificati di conformità di cui all'articolo 36 a disposizione delle autorità di omologazione per almeno 10 anni.

4. I costruttori forniscono a un'autorità nazionale competente, a seguito di una richiesta motivata, tutte le informazioni e la documentazione necessarie per dimostrare la conformità del veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente, in una lingua delle lingue ufficiali dello Stato membro di tale autorità. I costruttori cooperano con l'autorità nazionale, su sua richiesta, per qualsiasi azione presa per eliminare i rischi connessi al veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente che essi hanno venduto, immatricolato o messo in circolazione.

Articolo 9

Obblighi dei rappresentanti del costruttore in materia di vigilanza del mercato

I rappresentanti per la vigilanza del mercato eseguono i compiti specificati nel mandato ricevuto dal costruttore. Il mandato consente ai rappresentanti di eseguire almeno i seguenti compiti:

(1) mantenere il fascicolo informativo di cui all'articolo 25 e i certificati di conformità di cui all'articolo 36 a disposizione delle autorità di omologazione per almeno 10 anni;

(2) a seguito di una richiesta motivata, fornire a un'autorità di omologazione tutte le informazioni e la documentazione necessarie per dimostrare la conformità di un veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente;

(3) cooperare con le autorità di vigilanza del mercato e/o di omologazione, su loro richiesta, a qualsiasi azione intrapresa per eliminare i rischi presentati dai veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti che rientrano nel loro mandato.

Articolo 10

Obblighi generali degli importatori

1. Gli importatori vendono o immatricolo nel mercato dell'Unione solo veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti conformi.

2. Prima della vendita, immatricolazione o messa in circolazione di un veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente gli importatori garantiscono che tale veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente abbia l'omologazione UE per tipo. Gli importatori garantiscono che il fascicolo di omologazione sia conforme alle prescrizioni di cui all'articolo 27, paragrafo 10, che il veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente sia contrassegnato dal marchio di omologazione prescritto, accompagnato dai documenti prescritti e conforme all'articolo 7, paragrafo 7, e che il costruttore abbia adempiuto alle prescrizioni dell'articolo 7, paragrafo 6.

3. Gli importatori che ritengono o hanno motivo di credere che un veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente non sia conforme alle prescrizioni del presente regolamento e in particolare all'omologazione per tipo, non vendono o immatricolano il veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente fino a quando non sia stato reso conforme. Inoltre qualora ritengano o abbiano motivo di credere che il veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente presenti un rischio, ne informano il costruttore e le autorità di omologazione e di vigilanza del mercato.

4. Gli importatori appongono sul veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente il loro nome, la loro denominazione commerciale registrata o il loro marchio commerciale registrato e l'indirizzo a cui possono essere contattati oppure, ove ciò non sia possibile per sistemi, componenti o entità tecniche, sull'imballaggio o in un documento di accompagnamento del sistema, componente o entità tecnica indipendente.

5. Gli importatori garantiscono che il veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente sia accompagnato dalle istruzioni e informazioni prescritte, conformemente all'articolo 59, nelle lingue ufficiali degli Stati membri interessati.

6. Gli importatori garantiscono che, fintantoché un veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente è sotto la loro responsabilità, le condizioni di stoccaggio o di trasporto non pregiudichino la conformità alle prescrizioni del presente regolamento.

7. Ove ritenuto opportuno alla luce dei rischi presentati da un veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente, gli importatori, per proteggere la salute e la sicurezza dei consumatori, effettuano un'indagine e, se del caso, mantengono un registro dei reclami, dei richiami di veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti non conformi e informano i distributori di tale monitoraggio.

Articolo 11

Obblighi degli importatori in materia di conformità di veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti

1. Gli importatori che ritengono o hanno motivo di credere che un veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente che essi hanno venduto, immatricolato o messo in circolazione non sia conforme al presente regolamento, o agli atti delegati e di esecuzione adottati a norma del presente regolamento, prendono immediatamente le misure correttive necessarie per rendere conforme tale veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente, per ritirarlo o richiamarlo, a seconda dei casi.

2. Inoltre, qualora il veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente presenti un rischio, gli importatori ne informano immediatamente le autorità di vigilanza del mercato e di omologazione degli Stati membri in cui essi hanno messo a disposizione sul mercato il veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente, indicando in particolare i dettagli relativi alla non conformità e qualsiasi misura correttiva presa.

3. Gli importatori conservano per un periodo di dieci anni una copia del certificato di conformità e la mantengono a disposizione delle autorità di vigilanza del mercato; su richiesta, essi mettono a disposizione di tale autorità il fascicolo informativo di cui all'articolo 27, paragrafo 10.

4. Gli importatori, a seguito di una richiesta motivata, forniscono all'autorità nazionale tutte le informazioni e la documentazione necessarie per dimostrare la conformità del veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente, in una lingua delle lingue ufficiali dello Stato membro di tale autorità. Gli importatori cooperano con tale autorità, su loro richiesta, a qualsiasi azione intrapresa per eliminare i rischi presentati dai veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti che essi hanno venduto, immatricolato o messo in circolazione.

Articolo 12
Obblighi generali dei distributori

1. Quando vendono, immatricolano o mettono in circolazione un veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente, i distributori agiscono con la dovuta attenzione per quanto riguarda le prescrizioni applicabili.

2. Prima di vendere, immatricolare o mettere in circolazione un veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente i distributori verificano che su tale veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente sia apposto il marchio di omologazione o la targhetta regolamentare prescritta, che esso sia accompagnato dai documenti prescritti e da istruzioni e informazioni sulla sicurezza nelle lingue ufficiali dello Stato membro in cui il prodotto è destinato alla vendita, immatricolazione o messa in circolazione e che il costruttore e l'importatore abbiano adempiuto alle prescrizioni di cui all'articolo 7, paragrafi 6 e 7, e all'articolo 10, paragrafo 4.

3. I distributori garantiscono che, fintantoché un veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente è sotto la loro responsabilità, le condizioni di stoccaggio o di trasporto non pregiudichino la conformità alle prescrizioni del presente regolamento.

Articolo 13

Obblighi dei distributori in materia di conformità di veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti

1. I distributori che ritengono o hanno motivo di credere che un veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente non sia conforme alle prescrizioni del presente regolamento, non vendono o immatricolano il veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente e ne impediscono la messa in circolazione fino a quando non sia stato reso conforme.

2. I distributori che ritengono o hanno motivo di credere che un veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente che essi hanno venduto, immatricolato o messo in circolazione non sia conforme al presente regolamento, o agli atti delegati e di esecuzione adottati a norma del presente regolamento, prendono immediatamente le misure correttive necessarie per rendere conforme tale veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente, per ritirarlo o richiamarlo, a seconda dei casi.

3. Inoltre, qualora il veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente presenti un rischio, i distributori ne informano immediatamente le autorità di vigilanza del mercato e le autorità di omologazione degli Stati membri in cui hanno venduto, immatricolato o messo in circolazione il veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente, indicando in particolare i dettagli relativi alla non conformità e qualsiasi misura correttiva presa.

4. A seguito di una richiesta motivata, i distributori forniscono all'autorità nazionale tutte le informazioni e la documentazione necessarie per dimostrare la conformità del veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente. Essi cooperano con l'autorità, su sua richiesta, per qualsiasi azione presa per eliminare i rischi connessi ai veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti che essi hanno venduto, immatricolato o messo in circolazione.

Articolo 14

Altri obblighi degli importatori e dei distributori

L'importatore o il distributore è considerato un costruttore ai fini del presente regolamento ed è soggetto agli obblighi del costruttore a norma degli articoli da 7 a 9, qualora esso venda, immatricoli o metta in circolazione un veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente con il proprio nome o marchio oppure modifichi un veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente già venduto, immatricolato o messo in circolazione in modo tale da poter comprometterne la conformità alle prescrizioni applicabili.

Articolo 15

Identificazione degli operatori economici

Gli operatori economici notificano, su richiesta, alle autorità di omologazione e di vigilanza del mercato per un periodo di dieci anni:

(1) ogni operatore economico che abbia fornito loro un veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente;

(2) ogni operatore economico cui abbiano fornito un veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente.

CAPO III
PRESCRIZIONI DI BASE

Articolo 16
Prescrizioni di base generali

1. I veicoli della categoria L e i sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli devono conformarsi alle prescrizioni di cui agli allegati da II a VIII.

2. Per garantire un elevato livello di sicurezza e tutela ambientale la Commissione stabilisce, mediante atti delegati adottati conformemente agli articoli 76, 77 e 78, prescrizioni tecniche dettagliate, inclusi le procedure di prova e i valori limite all'occorrenza, ad esclusione dei valori limiti ambientali di cui agli allegati VI e VII del presente regolamento.

Articolo 17
Divieto d'impiego di dispositivi di manipolazione

È vietato l'uso di dispositivi di manipolazione che riducano la sicurezza, la compatibilità elettromagnetica, l'efficacia dei sistemi di diagnosi di bordo, dei sistemi di riduzione dei rumori o delle emissioni inquinanti. Un elemento della progettazione non è considerato un dispositivo di manipolazione se rispetta una delle seguenti condizioni:

(1) il dispositivo si giustifica per la necessità di proteggere il motore da danni o avarie e per il funzionamento sicuro del veicolo;

(2) il dispositivo non funziona dopo l'avvio del motore;

(3) le condizioni operative sono incluse sostanzialmente nelle procedure di prova per verificare la conformità del veicolo al presente regolamento e ai suoi atti delegati e di esecuzione.

Articolo 18
Misure riguardanti le modifiche del gruppo propulsore dei veicoli

1. Con "gruppo propulsore" s'intendono i componenti e i sistemi di un veicolo che generano potenza e la trasmettono alla superficie stradale, inclusi i motori, i sistemi di gestione del motore o qualsiasi altra entità di controllo, i dispositivi di controllo degli inquinanti, la trasmissione e il suo controllo (albero motore, trasmissione a

cinghia o catena), i differenziali, la trasmissione finale e il pneumatico della ruota motrice (raggio).

2. Nei veicoli della categoria L sono necessarie misure per impedire la manipolazione del gruppo propulsore del veicolo; tali misure vanno istituite in un atto delegato mediante una serie di prescrizioni e specifiche tecniche al fine di:

   a) impedire le modifiche che potrebbero pregiudicare la sicurezza, in particolare l'aumento delle prestazioni del veicolo mediante la manipolazione del gruppo propulsore in modo da aumentare la coppia e/o potenza massima e/o la velocità massima per costruzione del veicolo come dichiarato dal costruttore del veicolo nell'ambito dell'omologazione per tipo, e/o;

   b) evitare danni all'ambiente

3. La Commissione stabilisce le prescrizioni specifiche relative alle misure di cui al paragrafo 2 mediante un atto delegato adottato a norma degli articoli 76, 77 e 78.

4. In seguito a una modifica del gruppo propulsore, il veicolo deve conformarsi alle prescrizioni tecniche della categoria o sottocategoria del veicolo iniziale, o se del caso alle prescrizioni della categoria e sottocategoria nuove, in vigore quando il veicolo originale è stato venduto, immatricolato o messo in circolazione, incluse le ultime modifiche a tali prescrizioni.

Articolo 19
Prescrizioni generali applicabili ai sistemi di diagnosi di bordo

1. Quattro anni dopo la data di cui al secondo comma dell'articolo 83, tutti i veicoli nuovi delle sottocategorie L1Be, L3e, L5e, L6Ae e L7Ae devono essere dotati della prima fase di un sistema di diagnosi di bordo (OBD) che controlla e segnala la continuità del circuito elettrico, i cortocircuiti, i circuiti elettici aperti e la razionalità dei sistemi di gestione del motore e del veicolo (OBD I).

2. Sei anni dopo la data di cui al secondo comma dell'articolo 82 tutti i nuovi veicoli delle sottocategorie L6Be e L7Be saranno dotati di sistemi OBD I.

3. Otto anni dopo la data di cui al secondo comma dell'articolo 82 tutti i nuovi veicoli saranno dotati di sistemi OBD I.

4. Successivamente alla conferma in una decisione adottata dalla Commissione conformemente all'articolo 21, paragrafo 4, otto anni dopo la data di cui al secondo comma dell'articolo 82 tutti i nuovi veicoli delle sottocategorie L1Be, L3e, L5e, L6Ae e L7Ae saranno inoltre dotati con la seconda fase di un sistema di diagnosi di bordo (OBD II), che oltre al OBD I, controlla non solo i malfunzionamenti completi ma anche il deterioramento di sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti durante il ciclo di vita del veicolo a condizione che il rapporto costi/efficacia sia dimostrato nello studio dell'impatto ambientale di cui all'articolo 21, paragrafi 4 e 5.

5. I valori limiti dettagliati per le emissioni OBD sono stabiliti nell'allegato VI(B).

6. Si conferisce alla Commissione l'autorità di adottare a norma degli articoli 76, 77 e 78, un atto delegato che stabilisca le prescrizioni tecniche dettagliate relative ai sistemi di diagnosi di bordo, incluse le prescrizioni per il funzionamento del sistema OBD e le procedure di prova per i punti elencati nei paragrafi da 1 a 5, al fine di garantire un elevato livello di sicurezza funzionale, tutela ambientale e lo stesso livello standard di accesso alle informazioni di riparazione e manutenzione per tutte le officine di riparazione.

Articolo 20
Prescrizioni relative alla sicurezza funzionale dei veicoli

1. I costruttori garantiscono che i veicoli siano progettati, costruiti e assemblati in modo da ridurre al minimo i rischi di lesioni per gli occupanti del veicolo e per gli altri utenti della strada. La sicurezza funzionale del veicolo è garantita per l'intero ciclo di vita del veicolo qualora il veicolo sia usato in condizioni normali e allo scopo previsto.

2. I costruttori garantiscono che i veicoli, i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti siano conformi alle pertinenti prescrizioni di cui agli allegati II e VIII e adempiano alle procedure di prova e alle prescrizioni relative alle prestazioni stabilite in un atto delegato.

3. Le prescrizioni di cui ai paragrafi 1 e 2 si applicano a veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti, qualora il presente regolamento dichiari tali prescrizioni applicabili alla categoria di veicoli interessata.

4. Al fine di garantire un elevato livello di sicurezza la Commissione stabilisce, mediante un atto delegato adottato conformemente agli articoli 76, 77 e 78, le prescrizioni specifiche relative alla sicurezza funzionale dei veicoli, incluse le procedure di prova e i valori limite.

Articolo 21
Prescrizioni di compatibilità ambientale

1. I costruttori garantiscono che i veicoli siano progettati, fabbricati e assemblati in modo da ridurre al minimo l'impatto ambientale. Inoltre garantiscono che i veicoli omologati per tipo soddisfino le prescrizioni ambientali per tutto il ciclo di vita del veicolo conformemente agli allegati V, VI e VII.

2. I costruttori garantiscono che i veicoli, i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti soddisfino i requisiti e le procedure di prova che saranno stabiliti in un atto delegato di cui al paragrafo 12.

3. I costruttori garantiscono che siano rispettate le prescrizioni di omologazione relative alla verifica della durata. A scelta del costruttore, possono essere impiegate una delle seguenti procedure di prova della durata per dimostrare all'autorità di omologazione la durata delle prestazioni ambientali di un veicolo omologato per tipo:

   a) prova di durata effettiva dei veicoli percorrendo la distanza di cui all'allegato VII, parte A per dimostrare all'autorità di omologazione la conformità alle

prescrizioni ambientali, di cui al presente regolamento e ai suoi atti delegati e di esecuzione, a diversi intervalli regolari nel corso dell'accumulo di chilometraggio del veicolo e alla fine dell'accumulo di chilometraggio;

b) moltiplicazione dei fattori di deterioramento di cui all'allegato VII, parte B, per i risultati delle prove ambientali di un veicolo che ha accumulato oltre 100 km da quando è stato avviato per la prima volta all'uscita dalla catena di produzione; i risultati del calcolo devono essere inferiori ai valori limite ambientali di cui all'allegato VI, parte A, e devono dimostrare quanto segue:

– in questa procedura il costruttore dimostra all'autorità di omologazione le prestazioni ambientali di un veicolo che ha accumulato oltre 100 km dopo il primo avvio all'uscita dalla catena di produzione, munito di sistemi e componenti sottoposti ad un rapido invecchiamento;

– seguendo questa procedura, il costruttore presenta i dati all'autorità di omologazione e dimostra la validità della correlazione tra le due procedure di durata di cui alle lettere a) e b).

4. Entro il 1° gennaio 2016 la Commissione esegue uno studio dettagliato dell'impatto ambientale. Lo studio dovrà valutare la qualità dell'aria e la percentuale di inquinanti emessi dai veicoli della categoria L e trattare le prescrizioni dei tipi di prova I, IV, V, VII e VIII di cui all'allegato V. Raccoglierà e valuterà gli ultimi dati scientifici, i risultati di ricerche scientifiche, i dati di modellazione e il rapporto costi/efficacia al fine di istituire misure definitive, confermando le date di applicazione del livello Euro 5 (date per l'applicazione del livello Euro 6 per i motocicli della categoria L3e) di cui all'allegato IV, le prescrizioni ambientali Euro 5 (Euro 6 per i motocicli della categoria L3e) di cui agli allegati V, VI(A3), VI,(B2) e VI(C2), nonché le prescrizioni di cui all'allegato VII riguardanti i chilometraggi di durata e i fattori di deterioramento per il livello Euro 5 (Euro 6 per i motocicli della categoria L3e).

5. In base ai risultati dello studio dell'impatto ambientale la Commissione confermerà:

a) le date di applicazione del livello Euro 5 (Euro 6 per i motocicli di categoria L3e) di cui all'allegato IV;

b) i valori limite d'emissione per il livello Euro 5 (Euro 6 per i motocicli di categoria L3e) di cui all'allegato VI(A3) e i valori limite OBD di cui all'allegato VI(B2);

c) che tutti i nuovi veicoli delle (sotto-)categorie L3e, L5e, L6Ae e L7Ae saranno muniti, oltre alla fase I OBD, anche della fase II OBD al livello Euro 5 (Euro 6 per i motocicli di categoria L3e);

d) l'introduzione delle prescrizioni relative alle prove di conformità in servizio al livello Euro 5 (Euro 6 per i motocicli della categoria L3e), indicando per quali veicoli di sottocategoria L tali prove di conformità in servizio saranno introdotte ed entro quando diventeranno obbligatorie per tutti i veicoli della categoria L. Con "conformità in servizio" s'intende la prova di veicoli rappresentativi dalla flotta del mercato in modo da verificare se le misure tecniche applicate dal costruttore continuino a garantire che le emissioni di

scarico e le evaporazioni siano ridotte in modo efficace e che le misure di sicurezza funzionale e i relativi livelli di prestazioni di sicurezza siano effettivamente conformi alle disposizioni del presente regolamento, per tutto il normale ciclo di vita dei veicoli in condizioni d'uso normali;

e) le (sotto-)categorie L1Ae, L1Be, L2e, L5Be, L6Be e L7Be che per il livello Euro 5 devono essere sottoposte solo alle prove SHED o, in alternativa, solo alle prove di permeazione del serbatoio e del circuito dell'alimentazione, tenendo conto dei valori limite di cui all'allegato VI(C2);

f) i chilometraggi di durata per il livello Euro 5 (Euro 6 per i motocicli di categoria L3e) di cui all'allegato VII(A) e i fattori di deterioramento per il livello Euro 5 (Euro 6 per i motocicli di categoria L3e) di cui all'allegato VII(B);

g) la fattibilità di introdurre prescrizioni sulle emissioni fuori ciclo oltre il livello Euro 5 (Euro 6 per i motocicli di categoria L3e), la relativa data di applicazione e le (sotto-)categorie interessate.

6. I veicoli interamente a propulsione elettrica e/o i veicoli a propulsione ad aria precompressa non sono soggetti alle prescrizioni ambientali di cui all'allegato V, per i tipi di prova da I a VIII. Tali veicoli devono conformarsi alle prescrizioni funzionali dell'OBD, stabilite in un atto delegato in modo da consentire una riparazione efficacia dei veicoli in caso di guasto.

7. I veicoli a carburante gassoso devono rispettare i valori limite di emissione applicabili per l'omologazione per tipo e i valori limite di emissione OBD per i motori ad accensione comandata (PI). Inoltre devono conformarsi alle associate procedure di prova e prescrizioni definite in un atto delegato di cui al paragrafo 12. I veicoli a gas a mono-, bi- o poli-carburante e/o i veicoli elettrici ibridi non sono sottoposti alle prescrizioni di prova SHED per quanto riguarda le emissioni per evaporazione. I veicoli elettrici ibridi e/o a carburante con propulsione basata parzialmente su un motore PI a benzina, miscele di benzina o etanolo devono conformarsi solo alle prescrizioni di permeabilità del serbatoio di carburante e del circuito di alimentazione stabilite in un atto delegato di cui al paragrafo 12.

8. I veicoli a motore CI che utilizzano solo carburante diesel o diesel equivalente con una bassa volatilità non sono soggetti alle prescrizioni e ai valori limite della prova delle emissioni per evaporazione.

9. I veicoli della categoria L4e si conformano alle prescrizioni ambientali di cui all'allegato V per i veicoli della categoria L3e; in questo contesto per le prove di tipo I, IV, VII e VIII di cui all'allegato V il costruttore può scegliere di sottoporre a prova il veicolo di base senza sidecar oppure il veicolo completo di sidecar.

10. Il "dispositivo di ricambio di controllo dell'inquinamento" è un dispositivo, o l'insieme di tali dispositivi, destinato a sostituire un dispositivo d'origine di controllo dell'inquinamento e che può essere omologato come entità tecnica indipendente, conformemente agli atti delegati e di esecuzione del presente regolamento.

Il costruttore garantisce che tutti i dispositivi di ricambio venduti o messi in circolazione nell'Unione sono conformi al tipo omologato ai sensi del presente regolamento.

11. Le prescrizioni di cui ai paragrafi da 1 a 10 si applicano ai veicoli, ai sistemi, ai componenti e alle entità tecniche indipendenti conformemente all'allegato II.

12. Al fine di garantire un elevato livello di tutela ambientale la Commissione stabilisce specifiche tecniche dettagliate sulla compatibilità ambientale, incluse le procedure di prova per i punti di cui ai paragrafi 2, 3, 4 e 5, mediante l'adozione di un atto delegato a norma degli articoli 76, 77 e 78.

Articolo 22

Ulteriori prescrizioni ambientali relative alle emissioni di gas serra e al consumo di carburante

1. Il costruttore determina le emissioni di biossido di carbone CO^2 mediante il ciclo di prova in laboratorio delle emissioni e le dichiara all'autorità di omologazione. Il consumo di carburante è calcolato in base ai risultati delle prove di omologazione in laboratorio delle emissioni o misurato e dichiarato all'autorità di omologazione.

2. Il risultato della misurazione di CO_2 e il consumo di carburante calcolato o misurato sono inclusi nel fascicolo informativo e nel certificato di conformità.

   Oltre all'indicazione sul certificato di conformità, il costruttore garantisce che i dati relativi all'emissione di CO^2 e al consumo di carburante siano forniti all'acquirente del veicolo al momento dell'acquisto di un veicolo nuovo in un formato considerato appropriato.

3. La Commissione definisce i metodi di misurazione delle emissioni di CO_2 e di calcolo o misurazione del consumo di carburante mediante un atto delegato adottato conformemente agli articoli 76, 77 e 78.

CAPO IV
PROCEDURE DI OMOLOGAZIONE UE PER TIPO

Articolo 23

Procedura di omologazione UE per tipo

1. Per richiedere l'omologazione per tipo di un veicolo il costruttore può scegliere una delle seguenti procedure:

   a) omologazione per tipo in fasi successive;

   b) omologazione per tipo in un'unica fase;

   c) omologazione per tipo in più fasi.

Per l'omologazione per tipo di sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti si applica la procedura in un'unica fase.

2. L'omologazione per tipo in fasi successive è una procedura di omologazione di un veicolo consistente nell'ottenere gradualmente la serie completa delle schede di omologazione CE per i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti che fanno parte del veicolo e che conduce, nella fase finale, all'omologazione del veicolo completo.

3. L'omologazione per tipo in un'unica fase consiste nell'omologazione del veicolo completo con un'unica operazione.

4. Nella procedura di omologazione per tipo in più fasi, una o più autorità di omologazione certificano che, a seconda dello stadio di completamento, un tipo di veicolo incompleto o completato soddisfa le disposizioni amministrative e le prescrizioni tecniche pertinenti del presente regolamento.

L'omologazione per tipo in più fasi è rilasciata a un tipo di veicolo, incompleto o completato, conforme a quanto contenuto nel fascicolo informativo e alle prescrizioni tecniche specificate dagli atti pertinenti di cui all'allegato II, a seconda dello stadio di completamento del veicolo.

L'omologazione per tipo per la fase finale di completamento è rilasciata solo dopo che l'autorità di omologazione ha verificato che l'omologazione per tipo rilasciata per il veicolo incompleto attesta che il veicolo omologato nella fase finale rispetta tutte le prescrizioni tecniche applicabili al momento in cui è stata rilasciata l'omologazione per tipo al veicolo completato per la categoria di veicolo interessata.

L'omologazione in più fasi di cui al paragrafo 1, lettera c) si applica solo ai veicoli utilitari delle sottocategorie L5Be – U, L6Be – U e L7Be – U.

5. La scelta della procedura di omologazione non influisce sulle prescrizioni applicabili che devono essere soddisfatte dal tipo di veicolo omologato al momento del rilascio dell'omologazione per tipo del veicolo completo.

6. L'articolo 73 attribuisce alla Commissione competenze di esecuzione per elaborare i modelli contenenti le modalità dettagliate delle procedure di omologazione.

Articolo 24
Domanda di omologazione per tipo

1. Il costruttore presenta la domanda di omologazione per tipo all'autorità di omologazione.

2. Per un determinato tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente può essere presentata una sola domanda e in un solo Stato membro.

3. Per ogni tipo da omologare deve essere presentata una domanda separata.

Articolo 25

Fascicolo informativo

1. Il richiedente fornisce all'autorità di omologazione un fascicolo informativo.

2. I fascicolo contiene i seguenti dati:

   1) una scheda informativa conforme al modello stabilito dalla Commissione a norma dell'articolo 73;

   2) tutti i dati, disegni, fotografie e altre informazioni necessarie per l'applicazione dell'atto di esecuzione adottato conformemente all'articolo 73;

   3) per i veicoli, l'indicazione della procedura scelta conformemente all'articolo 23, paragrafo 1.

3. Queste informazioni possono essere fornite su carta o in formato elettronico.

Articolo 26

Prescrizioni specifiche relative alle informazioni da indicare nella domanda di omologazione per tipo in funzione della procedura scelta

1. La domanda di omologazione per tipo in fasi successive è corredata dal fascicolo informativo conformemente all'articolo 25 e da tutti i certificati di omologazione per tipo necessari ai sensi di ciascuno degli atti applicabili di cui all'allegato II.

2. Una domanda di omologazione per tipo in un'unica fase è corredata dal fascicolo informativo conformemente all'articolo 25, contenente le informazioni relative agli atti di cui all'allegato II.

3. Fatti salvi i paragrafi 1 e 2, nel caso di un'omologazione per tipo in più fasi vanno fornite le seguenti informazioni:

   a) nella prima fase, quelle parti del fascicolo informativo e dei certificati di omologazione UE per tipo necessari a un veicolo completo, riguardanti lo stadio di costruzione del veicolo base;

   b) nella seconda e nelle fasi successive, quelle parti del fascicolo informativo e dei certificati di omologazione UE per tipo relative allo stadio di costruzione in corso, nonché una copia del certificato di omologazione UE per tipo del veicolo, rilasciata nel precedente stadio di costruzione e i dettagli di eventuali modifiche o aggiunte al veicolo;

4. Su richiesta debitamente motivata, l'autorità di omologazione può invitare il costruttore a fornire ulteriori informazioni per decidere quali prove siano necessarie o per facilitare l'esecuzione di tali prove.

CAPO V
ESPLETAMENTO DELLE PROCEDURE DI OMOLOGAZIONE UE PER TIPO

Articolo 27
Disposizioni generali

1. Le autorità di omologazione rilasciano un'omologazione UE per tipo solo dopo aver verificato la conformità dei processi di produzione di cui all'articolo 31 e la conformità del tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente alle prescrizioni applicabili.

2. Le omologazioni UE per tipo vanno rilasciate ai sensi degli articoli 29, 30, 31 e 32.

3. L'autorità di omologazione può rifiutare di rilasciare l'omologazione UE se ritiene che un veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente, benché conforme alle pertinenti prescrizioni, rischi di compromettere gravemente la sicurezza o danneggiare gravemente l'ambiente oppure la sanità pubblica. In tal caso, essa invia immediatamente alle autorità di omologazione degli altri Stati membri e alla Commissione una notifica dettagliata che spieghi i motivi della sua decisione e illustri le prove a sostegno delle sue conclusioni.

4. I certificati di omologazione UE per tipo sono numerati secondo un sistema armonizzato come stabilito nell'atto di esecuzione adottato conformemente all'articolo 73.

5. Entro un mese l'autorità di omologazione invia alle autorità di omologazione degli altri Stati membri copia del certificato di omologazione UE per tipo, completa degli allegati, di ogni tipo di veicolo cui ha rilasciato l'omologazione. La copia può essere in formato elettronico.

6. Se un'autorità di omologazione rifiuta o revoca l'omologazione per tipo di un veicolo ne informa immediatamente le autorità omologhe degli altri Stati membri, specificando i motivi della sua decisione.

7. Ogni tre mesi l'autorità di omologazione invia alle autorità di omologazione degli altri Stati membri l'elenco dei sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti per i quali ha rilasciato, modificato, rifiutato o revocato l'omologazione UE per tipo nel periodo di riferimento precedente.

8. Su richiesta dell'autorità di omologazione di un altro Stato membro, l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE per tipo invia a tale autorità, entro un mese dal ricevimento della richiesta, copia del certificato di omologazione UE completo degli allegati. La copia può essere in formato elettronico.

9. Su richiesta della Commissione, l'autorità di omologazione invia le informazioni di cui ai paragrafi da 5 a 8 anche alla Commissione.

10. L'autorità di omologazione riunirà in un unico fascicolo di omologazione il fascicolo informativo, i verbali di prova e tutti gli altri documenti aggiunti a tale documentazione dal servizio tecnico o dall'autorità di omologazione nell'esercizio delle loro funzioni. Il fascicolo di omologazione contiene un indice che elenca il suo contenuto con un'adeguata numerazione o suddivisione e indica chiaramente tutte le pagine; esso conferisce al documento un formato che evidenzia le fasi successive della procedura di omologazione UE per tipo, in particolare le date delle revisioni e degli aggiornamenti.

Articolo 28

Disposizioni specifiche relative al rilascio dell'omologazione UE per a un veicolo completo

1. Il certificato di omologazione per tipo comprende i seguenti allegati:

   a) il fascicolo di omologazione di cui all'articolo 27, paragrafo 10;

   b) i risultati delle prove;

   c) i nomi e campioni delle firme delle persone autorizzate a firmare i certificati di conformità e una dichiarazione relativa alle loro qualifica nell'azienda.

2. Il certificato di omologazione per tipo è rilasciato in base al modello indicato nell'atto di esecuzione adottato a norma dell'articolo 73.

3. Per ogni tipo di veicolo l'autorità di omologazione deve:

   a) compilare tutte le parti pertinenti del certificato di omologazione UE per tipo, compreso il verbale di prova, conformemente al modello di certificato di omologazione;

   b) compilare l'indice del fascicolo di omologazione;

   c) rilasciare immediatamente al richiedente il certificato compilato e completo degli allegati.

4. Se nel caso di un'omologazione UE per tipo sono state imposte, in conformità all'articolo 39, restrizioni di validità o si è derogato da talune disposizioni del presente regolamento o degli atti delegati o di esecuzione adottati a norma del presente regolamento, il certificato di omologazione UE per tipo specifica tali restrizioni o deroghe.

   Se il costruttore sceglie la procedura d'omologazione per tipo in un'unica fase, l'autorità di omologazione decide l'elenco delle prescrizioni o degli atti applicabili e allega tale elenco al certificato di omologazione UE per tipo.

Articolo 29

Disposizioni specifiche relative ai sistemi, ai componenti o alle entità tecniche indipendenti

1. A un sistema può essere rilasciata l'omologazione UE per tipo se esso è conforme alla descrizione datane nel fascicolo informativo e se rispetta le prescrizioni tecniche stabilite negli atti pertinenti di cui all'allegato II.

2. A un componente o a un'entità tecnica indipendente può essere rilasciata l'omologazione UE per tipo se esse sono conformi alla descrizione datane nel fascicolo informativo e se rispettano le prescrizioni tecniche stabilite nei pertinenti atti individuali di cui all'allegato II.

3. Se componenti o entità tecniche indipendenti, destinati o no alla riparazione e ai servizi d'assistenza o di manutenzione, sono coperti da un sistema di omologazione per tipo riguardante un veicolo, non occorre un'ulteriore omologazione del componente o dell'entità tecnica indipendente se ciò non è previsto dagli atti pertinenti di cui all'allegato II.

4. Se un componente o un'entità tecnica indipendente svolge la propria funzione o presenta una particolare caratteristica solo in connessione con altri elementi del veicolo, e perciò la sua conformità alle prescrizioni può essere verificata solo quando messa in funziona insieme a tali altri elementi del veicolo, l'ampiezza dell'omologazione UE per tipo di detta componente o entità tecnica indipendente è limitata di conseguenza.

   Il certificato di omologazione UE per tipo specifica in tal caso eventuali restrizioni d'uso del componente o dell'entità tecnica e le condizioni particolari del suo montaggio.

   Se tale componente o entità tecnica indipendente è montato dal costruttore del veicolo, il rispetto delle restrizioni d'uso o delle condizioni di montaggio va verificato al momento dell'omologazione del veicolo.

Articolo 30

Prove prescritte per l'omologazione UE per tipo

1. La conformità alle prescrizioni tecniche contenute nel presente regolamento e negli atti di cui all'allegato II è dimostrata con prove appropriate, eseguite dai servizi tecnici designati.

   Le procedure di prova di cui al primo comma e le attrezzature e gli strumenti specifici prescritti per eseguire tali prove sono definiti negli atti pertinenti di cui all'allegato II.

2. Per eseguire le prove prescritte il costruttore mette a disposizione dell'autorità di omologazione il numero di veicoli, di componenti o di entità tecniche indipendenti conformemente alle disposizioni degli atti pertinenti di cui all'allegato II.

3. Le prove prescritte sono eseguite su veicoli, componenti ed entità tecniche indipendenti rappresentativi del tipo da omologare.

Tuttavia, il costruttore può selezionare, d'accordo con l'autorità di omologazione, un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente che, pur non essendo rappresentativi del tipo da omologare, combinino alcune delle caratteristiche più sfavorevoli con riguardo al livello di prestazione richiesto. Per agevolare le decisioni durante il processo di selezione si possono usare metodi di prova virtuali.

4. Su richiesta del costruttore e con l'accordo dell'autorità di omologazione, si possono usare metodi di prova virtuali in alternativa ai metodi di prova di cui al paragrafo 1, per quanto riguarda le prescrizioni di cui agli atti delegati adottati ai sensi del presente regolamento.

5. I metodi di prova virtuali devono soddisfare le condizioni specificate negli atti delegati adottati a norma del presente regolamento.

6. Al fine di garantire che i risultati delle prove virtuali siano equivalenti ai risultati ottenuti con le prove fisiche, la Commissione stabilisce quali prescrizioni possono essere soggette alla prova virtuale e le condizioni in cui è possibile effettuare le prove virtuali in un atto delegato adottato conformemente agli articoli 76, 77 e 78.

Articolo 31
Disposizioni relative alla conformità della produzione

1. L'autorità di omologazione che rilascia un'omologazione UE per tipo adotta misure tese a verificare, anche in collaborazione con le autorità di omologazione degli altri Stati membri, se siano stati presi provvedimenti atti a garantire la conformità al tipo omologato dei veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti prodotti.

2. L'autorità di omologazione che ha rilasciato un'omologazione UE per tipo adotta misure atte ad accertare, in relazione a tale omologazione ed eventualmente insieme alle autorità di omologazione degli altri Stati membri, se i provvedimenti di cui al paragrafo 1 siano ancora adeguati e se i veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti prodotti siano ancora conformi al tipo omologato.

3. Per verificare che i veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti siano conformi al tipo omologato l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE per tipo può effettuare tutti i controlli o le prove prescritti dalle disposizioni normative che presiedono all'omologazione UE per tipo, su campioni prelevati nei locali del costruttore, compresi gli impianti di produzione. I dettagli relativi alle procedure di accertamento saranno definiti nell'atto di esecuzione adottato a norma dell'articolo 73 del presente regolamento.

4. Se un'autorità di omologazione che ha rilasciato un'omologazione UE per tipo accerta che le misure di cui al paragrafo 1 non vengono applicate, divergono in misura significativa dalle misure e dai piani di controllo convenuti, hanno cessato di essere applicate o non sono più ritenute adeguate, pur continuando la produzione, essa adotta le misure necessarie a garantire che la conformità del processo di produzione sia ripristinata correttamente o ritira l'omologazione.

5. Conformemente all'articolo 73 del presente regolamento, alla Commissione è conferito il potere di adottare l'atto di esecuzione che stabilisce disposizioni dettagliate relative alla conformità della produzione.

CAPO VI
MODIFICHE ALLE OMOLOGAZIONI UE PER TIPO

Articolo 32
Disposizioni generali

1. Il costruttore informa immediatamente l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE per tipo di qualsiasi modifica delle informazioni contenute nel fascicolo di omologazione.

   Tale autorità di omologazione decide quale delle procedure stabilite dall'articolo 33 è opportuno seguire.

   All'occorrenza l'autorità di omologazione può decidere, previa consultazione del costruttore, che deve essere rilasciata una nuova omologazione UE.

2. La domanda di modifica di un'omologazione UE per tipo va presentata esclusivamente all'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE per tipo originaria.

3. Se l'autorità di omologazione ritiene che, per introdurre una modifica, siano necessarie nuove ispezioni o prove, ne informa il costruttore.

   Le procedure di cui all'articolo 33 si applicano solo se, in seguito a tali ispezioni o prove, l'autorità di omologazione conclude che le prescrizioni per l'omologazione UE per tipo continuano a essere soddisfatte.

Articolo 33
Revisioni ed estensioni delle omologazioni UE per tipo

1. Se si modificano le informazioni contenute nel fascicolo di omologazione senza ricorrere alla ripetizione di ispezioni o prove, la modifica è considerata una "revisione".

   In tal caso, l'autorità di omologazione rilascia all'occorrenza la pagina o le pagine modificate del fascicolo di omologazione, indicando chiaramente su ciascuna pagina modificata la natura della modifica e la data del nuovo rilascio. Una versione consolidata e aggiornata del fascicolo di omologazione, accompagnata da una descrizione dettagliata delle modifiche è considerata conforme a questa prescrizione.

2. La modifica è considerata "un'estensione" se i dati registrati nel fascicolo di omologazione sono cambiati e se si verifica uno qualsiasi dei casi seguenti:

   a) sono necessarie ulteriori ispezioni o prove;

   b) è stata modificata una delle informazioni contenute nel certificato di omologazione UE per tipo, ma non i suoi allegati;

c) entrano in vigore, nel quadro di uno degli atti elencati all'allegato II, nuove prescrizioni applicabili al tipo di veicolo, al sistema, al componente o all'entità tecnica indipendente omologati.

Nel caso di un'estensione l'autorità di omologazione rilascia un certificato di omologazione UE riveduto, contrassegnato da un numero di estensione progressivo a seconda del numero di estensioni successive già rilasciate. Il certificato di omologazione riporta chiaramente il motivo dell'estensione e la data del nuovo rilascio.

3. Ogni volta che si rilasciano pagine modificate o versioni consolidate e aggiornate, occorre modificare di conseguenza l'indice del fascicolo di omologazione annesso al certificato di omologazione, indicando la data dell'estensione o della revisione più recente o del consolidamento più recente della versione aggiornata.

Articolo 34
Rilascio e comunicazione di modifiche

1. In caso di estensione vanno aggiornate tutte le sezioni pertinenti del certificato di omologazione UE per tipo, gli allegati e l'indice del fascicolo di omologazione. Al richiedente vanno immediatamente rilasciati il certificato aggiornato e i relativi allegati.

2. In caso di revisione, l'autorità di omologazione rilascia immediatamente al richiedente, a secondo dei casi, i documenti riveduti o la versione consolidata e aggiornata, incluso l'indice corretto del fascicolo di omologazione.

3. L'autorità di omologazione notifica alle autorità omologhe degli altri Stati membri tutte le modifiche delle omologazioni UE per tipo secondo le procedure di cui all'articolo 27.

CAPO VII
VALIDITÀ DELL'OMOLOGAZIONE UE PER TIPO

Articolo 35
Cessazione della validità

1. Le omologazioni UE per tipo sono rilasciate a tempo indeterminato.

2. La validità di un'omologazione UE per tipo di un veicolo cessa nei casi seguenti:

a) nuove prescrizioni di un atto normativo applicabile al tipo di veicolo omologato diventano obbligatorie per la vendita, l'immatricolazione e la messa in circolazione di nuovi veicoli e non è possibile aggiornare di conseguenza l'omologazione;

b) la produzione del veicolo omologato cessa in modo definitivo e volontario;

c) la validità dell'omologazione scade a causa di una restrizione speciale in conformità dell'articolo 38.

3. Quando la cessazione della validità riguarda soltanto una variante di un tipo o una versione di una variante, l'omologazione UE per tipo del veicolo di cui trattasi perde validità limitatamente alla particolare variante o versione interessata.

4. Quando cessa definitivamente la produzione di un tipo di veicolo, il costruttore ne informa l'autorità che ha rilasciato l'omologazione UE di tale veicolo.

Entro un mese dal ricevimento della notifica di cui al primo comma l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE per tipo del veicolo ne informa le autorità di omologazione degli altri Stati membri.

5. Fatto salvo il paragrafo 4, se l'omologazione UE per tipo di un veicolo cessa di essere valida, il costruttore ne informa l'autorità che l'ha rilasciata.

L'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE per tipo comunica immediatamente alle autorità omologhe degli altri Stati membri tutte le informazioni pertinenti per consentire l'eventuale applicazione dell'articolo 39.

La comunicazione di cui al secondo comma preciserà, in particolare, la data di produzione e il numero di identificazione dell'ultimo veicolo prodotto.

CAPO VIII
CERTIFICATO DI CONFORMITÀ E MARCATURA

Articolo 36
Certificato di conformità

1. Il costruttore titolare di un'omologazione per tipo di un veicolo completo rilascia un certificato di conformità su carta, che accompagna ogni veicolo, completo, incompleto o completato, fabbricato in conformità al tipo di veicolo omologato.

Tale certificato è rilasciato gratuitamente all'acquirente insieme al veicolo. Il rilascio del certificato non può essere sottoposto ad una richiesta esplicita o alla presentazione di ulteriori informazioni al costruttore.

2. Il costruttore usa il modello del certificato di conformità adottato dalla Commissione a norma dell'articolo 73.

3. Fatti salvi accordi diversi con l'acquirente del veicolo, il certificato di conformità è redatto in una delle lingue ufficiali dello Stato membro in cui il veicolo è stato acquistato.

4. Il certificato di conformità è concepito in modo da non poter essere falsificato. A tal fine la carta utilizzata è protetta da una grafica a colori o dal marchio di identificazione del costruttore apposto in filigrana.

5. Il certificato di conformità va compilato in ogni sua parte e non deve contenere restrizioni nell'uso del veicolo che non siano previste dall'atto di esecuzione adottato a norma dell'articolo 73.

6. Se si tratta di un veicolo incompleto o completato, il costruttore indica nel certificato di conformità solo gli elementi aggiunti o modificati nella fase dell'omologazione che è in corso e allega eventualmente al certificato tutti i certificati di conformità rilasciati nel corso della fase precedente.

7. Il certificato di conformità specificato nell'atto di esecuzione adottato a norma del presente regolamento, per i veicoli omologati a norma conformità all'articolo 39, paragrafo 2, reca nell'intestazione l'indicazione "Per veicoli completi/completati, omologati a norma dell'articolo 39 (omologazione provvisoria)."

8. Il certificato di conformità di cui all'atto di esecuzione adottato a norma del presente regolamento, per i veicoli omologati a norma dell'articolo 41, reca nell'intestazione l'indicazione "Per veicoli completi/completati omologati in piccole serie" e in prossimità l'anno di produzione seguito da un numero sequenziale da 1 fino al limite indicato nella tabella di cui all'atto di esecuzione, che per ciascun anno di produzione identifica la posizione del veicolo nella produzione per tale anno.

9. Fatto salvo il paragrafo 1, il costruttore può trasmettere per via elettronica dati o informazioni contenuti nel certificato di conformità alle autorità nazionali.

10. Solo il costruttore può rilasciare un duplicato del certificato di conformità. Il termine "duplicato" deve essere chiaramente visibile sul recto di ogni duplicato del certificato.

Articolo 37

Iscrizioni regolamentari da apporre sui veicoli e marchio di omologazione di componenti o entità tecniche indipendenti

1. Il costruttore del veicolo appone su ogni veicolo fabbricato conformemente al tipo omologato la targhetta regolamentare prescritta del pertinente atto delegato o di esecuzione di cui all'allegato II.

2. Il costruttore di un componente o di un'entità tecnica indipendente, facente parte o no di un sistema, appone su ciascun componente o entità fabbricato conformemente al tipo omologato il marchio di omologazione prescritto dal pertinente atto delegato o di esecuzione di cui all'allegato II.

3. Se tale marchio non è richiesto per un componente o un'entità tecnica indipendente, il costruttore appone almeno il nome o il marchio commerciale del costruttore, il numero del tipo e un numero di identificazione.

4. La targhetta regolamentare UE e il marchio di omologazione devono essere conformi al modello previsto dall'atto di esecuzione di cui all'articolo 73, adottato a norma del presente regolamento.

CAPO IX
DEROGHE PER NUOVE TECNOLOGIE O CONCEZIONI

Articolo 38
Deroghe per nuove tecnologie o concezioni

1. Il costruttore può chiedere un'omologazione UE per tipo per un tipo di sistema, componente o entità tecnica indipendente comprendente nuove tecnologie o concezioni, che sono incompatibili con uno o più atti o prescrizioni elencati nell'allegato II.

2. L'autorità di omologazione rilascia l'omologazione UE per tipo di cui al paragrafo 1 se tutte le seguenti condizioni sono soddisfatte:

   a) la domanda indica i motivi per cui le tecnologie o le concezioni in questione rendono il sistema, la componente o l'entità tecnica indipendente incompatibili con uno o più atti di cui all'allegato II;

   b) la domanda descrive le implicazioni per la sicurezza e l'ambiente della nuova tecnologia e le misure adottate per garantire almeno un livello di sicurezza e tutela ambientale equivalenti alle prescrizioni da cui si chiede di derogare;

   c) sono presentati descrizioni e risultati in grado di provare che la condizione di cui alla lettera b) è soddisfatta.

3. Il rilascio di una deroga per nuove tecnologie o concezioni è sottoposto all'autorizzazione della Commissione, concessa mediante una decisione adottata conformemente alla procedura di cui all'articolo 74, paragrafo 2.

4. In attesa dell'autorizzazione della Commissione, l'autorità di omologazione rilascia un'omologazione provvisoria, valida solo sul territorio dello Stato membro in questione, relativa al tipo di veicolo oggetto della deroga richiesta. L'autorità di omologazione ne informa immediatamente la Commissione e gli altri Stati membri con una nota contenente le informazioni di cui al paragrafo 2.

5. Le altre autorità di omologazione possono accettare sul loro territorio l'omologazione provvisoria di cui al paragrafo 4.

6. L'autorizzazione della Commissione di cui al paragrafo 3 specifica anche eventuali restrizioni. In ogni caso l'omologazione ha una validità minima di 36 mesi.

7. Se la Commissione non autorizza la deroga, l'autorità di omologazione informa immediatamente il titolare dell'omologazione provvisoria di cui al paragrafo 4 che quest'ultima sarà revocata entro sei mesi dalla data della decisione della Commissione.

   Tuttavia, i veicoli prodotti in conformità dell'omologazione provvisoria prima della revoca di quest'ultima possono essere venduti, immatricolati o messi in circolazione negli Stati membri che hanno accettato l'omologazione provvisoria.

Articolo 39
Adeguamento successivo delle prescrizioni

1. Se la Commissione autorizza una deroga ai sensi dell'articolo 38, prende immediatamente le misure necessarie per adeguare allo sviluppo tecnologico gli atti delegati o di esecuzione.

   Se una deroga a norma dell'articolo 38 riguarda un regolamento UNECE, la Commissione propone una modifica di tale regolamento UNECE conformemente alla procedura applicabile ai sensi Accordo della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite relativo all'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili ai veicoli a motore, agli accessori ed alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore ed alle condizioni del riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali prescrizioni[54].

2. Una volta modificati i pertinenti atti, va soppressa ogni restrizione connessa alla decisione della Commissione di autorizzare la deroga.

   Se non sono stati presi i provvedimenti necessari per adeguare gli atti delegati o di esecuzione, su richiesta dello Stato membro che ha rilasciato l'omologazione, la Commissione può autorizzare, mediante una decisione adottata conformemente alla procedura di cui all'articolo 74, paragrafo 2, lo Stato membro a prorogare l'omologazione.

CAPO X
VEICOLI PRODOTTI IN PICCOLE SERIE

Articolo 40
Omologazione nazionale per tipo di piccole serie

1. Il costruttore può chiedere un'omologazione per tipo di veicolo prodotto in piccola serie entro i limiti quantitativi annuali di cui all'allegato III. Tali limiti si applicano alla vendita, all'immatricolazione o alla messa in circolazione nel mercato dell'Unione dei veicoli del tipo omologato in un dato anno.

   Ai fini dell'omologazione di piccole serie, l'autorità di omologazione può derogare, per fondati motivi, una o più disposizioni di uno o più atti di cui all'allegato II, purché abbia stabilito prescrizioni alternative.

2. Le prescrizioni alternative di cui al paragrafo 1 devono garantire un livello di sicurezza funzionale e di tutela ambientale il più possibile equivalente a quello previsto nei relativi atti di cui all'allegato II.

3. Ai fini dell'omologazione per tipo di veicoli a norma del presente articolo, sono accettati sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti omologati in conformità degli atti di cui all'allegato II.

---

[54] http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/technical-harmonisation/global-harmonisation/index_en.htm#h2-1

4. Il certificato di omologazione per i veicoli omologati a norma del presente articolo è conforme al modello di cui all'atto di esecuzione adottato ai sensi dell'articolo 73, ma non reca l'intestazione "Certificato di omologazione UE per tipo di veicolo" e indica il contenuto delle deroghe concesse a norma del paragrafo 1. I certificati di omologazione sono numerati in conformità dell'atto di esecuzione adottato ai sensi dell'articolo 73.

5. La validità dell'omologazione per tipo nazionale di piccole serie è limitata al territorio dello Stato membro in cui l'autorità di omologazione ha rilasciato l'omologazione.

   Su richiesta del costruttore tuttavia, una copia del certificato di omologazione e i suoi allegati saranno inviati per posta raccomandata o per posta elettronica alle autorità di omologazione degli Stati membri indicati dal costruttore.

   Entro 3 mesi dal ricevimento della richiesta di cui al secondo comma le autorità di omologazione degli Stati membri indicati dal costruttore decidono se accettare o no l'omologazione. Essi comunicano formalmente la loro decisione all'autorità di omologazione che ha concesso l'omologazione nazionale per piccole serie.

   Le autorità di omologazione degli Stati membri possono rifiutare l'omologazione nazionale solo se hanno fondati motivi per ritenere che le disposizioni tecniche in base alle quali il veicolo è stato omologato non siano equivalenti alle proprie.

6. Se il richiedente di omologazione nazionale di piccole serie desidera vendere, immatricolare o mettere in circolazione un veicolo in un altro Stato membro, l'autorità di omologazione che ha concesso l'omologazione nazionale di piccole serie fornisce a tale richiedente, dietro sua richiesta, una copia del certificato di omologazione per tipo unitamente al fascicolo di omologazione. L'autorità di omologazione dell'altro Stato membro autorizza la vendita, l'immatricolazione o la messa in circolazione del veicolo purché non abbia fondati motivi per ritenere che le disposizioni tecniche in base alle quali il veicolo è stato omologato non siano equivalenti alle proprie.

CAPO XI
OMOLOGAZIONI INDIVIDUALI

Articolo 41
Omologazioni individuali

1. Su richiesta del proprietario del veicolo, le autorità di omologazione rilasciano un'omologazione individuale a un veicolo conforme alla descrizione allegata alla domanda e alle disposizioni del presente regolamento.

2. Nella procedura di omologazione individuale le autorità di omologazione certificano che il veicolo è conforme agli atti pertinenti di cui all'allegato II.

3. L'omologazione individuale si applica a un veicolo particolare, unico o no.

4. Le domande di omologazione individuale possono riguardare al massimo 5 veicoli dello stesso tipo.

5. Dopo aver concesso l'omologazione l'autorità di omologazione rilascia senza indugio il certificato di omologazione individuale.

6. Il formato del certificato di omologazione individuale è basato sul modello del certificato di omologazione UE per tipo di cui all'atto di esecuzione adottato a norma dell'articolo 73 e comprende almeno le informazioni necessarie a completare la domanda di immatricolazione prevista dalla direttiva 1999/37/CE[55] del Consiglio.

   Il certificato di omologazione individuale non reca l'intestazione "omologazione UE". Il certificato di omologazione individuale indica il numero di identificazione del veicolo interessato.

7. Il presente articolo si applica ai veicoli che al momento della domanda di omologazione individuale non siano stati precedentemente venduti o messi in circolazione, quindi a cui non è stato rilasciato l'identificazione, il numero di matricola, l'immatricolazione temporanea o a breve termine oppure l'immatricolazione o la messa in circolazione professionale. Inoltre è applicabile ai veicoli venduti, immatricolati o messi in circolazione per un periodo inferiore a sei mesi.

8. Le disposizioni del presente capo sono applicabili ai veicoli omologati per tipo ai sensi del presente regolamento e modificati prima di essere venduti, immatricolati o messi in circolazione.

Articolo 42
Deroghe per omologazioni individuali

1. L'autorità di omologazione può esimere un veicolo dalle prescrizioni di uno o più degli atti di cui all'allegato II, a condizione che essa imponga prescrizioni alternative ed ha fondati motivi per tale deroga.

2. Le prescrizioni alternative devono garantire un livello di sicurezza funzionale e di tutela ambientale il più possibile equivalente a quello previsto nel relativo atto di cui all'allegato II.

   Le autorità di omologazione non effettuano prove distruttive. Esse si servono di ogni informazione pertinente fornita dal richiedente di omologazione individuale atta a comprovare la conformità alle prescrizioni alternative.

   Le autorità di omologazione accettano qualsiasi omologazione UE per tipo di sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti al posto delle prescrizioni alternative.

[55] GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 57.

3. Se il veicolo è conforme alla descrizione allegata alla domanda e alle prescrizioni tecniche applicabili, l'autorità di omologazione rilascia l'omologazione individuale nonché, contestualmente, il relativo certificato.

Il formato del certificato di omologazione individuale è basato sul modello del certificato di omologazione UE per tipo di cui all'articolo 28, paragrafo 2, e comprende almeno le informazioni necessarie a completare la domanda di immatricolazione prevista dalla direttiva 1999/37/CE[56] del Consiglio.

Il certificato di omologazione individuale non reca l'intestazione "omologazione UE di veicolo". Il certificato di omologazione individuale indica il numero di identificazione del veicolo interessato.

Articolo 43
Validità ed accettazione dell'omologazione individuale

1. La validità di un'omologazione individuale è limitata al territorio dello Stato membro in cui è stata rilasciata.

2. Ai fini della vendita, dell'immatricolazione o della messa in circolazione di un veicolo cui è stata rilasciata l'omologazione individuale in un altro Stato membro, l'autorità che ha rilasciato l'omologazione fornisce, su richiesta, al richiedente dell'omologazione individuale una dichiarazione attestante le disposizioni tecniche in base alle quali il veicolo è stato omologato, nonché eventuali informazioni supplementari sulla natura delle prescrizioni tecniche soddisfatte dal veicolo in questione.

3. Per quanto riguarda un veicolo cui è stata rilasciata l'omologazione individuale da parte dell'autorità di omologazione di uno Stato membro ai sensi dell'articolo 34, gli altri Stati membri consentono la vendita, l'immatricolazione e la messa in circolazione di tale veicolo a meno che non abbiano fondati motivi per ritenere che le disposizioni tecniche in base alle quali il veicolo è stato omologato non siano equivalenti alle proprie.

4. Su richiesta del proprietario del veicolo, le autorità di omologazione rilasciano un'omologazione individuale a un veicolo conforme alle disposizioni del presente regolamento. In tal caso le autorità di omologazione accettano l'omologazione individuale e autorizzano la vendita, l'immatricolazione e la messa in circolazione del veicolo.

Articolo 44
Disposizioni specifiche relative alle omologazioni individuali

1. Le disposizioni del presente capo possono essere applicate ai veicoli omologati per tipo ai sensi del presente regolamento e modificati anteriormente alla prima vendita, immatricolazione o messa in circolazione.

---

[56] GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 57.

2. La procedura di cui al presente capo può essere applicata a un determinato veicolo durante le fasi successive del suo completamento secondo una procedura di omologazione per tipo in più fasi.

3. La procedura di cui al presente capo non può sostituire una fase intermedia della normale sequenza di una procedura di omologazione per tipo in più fasi e non può essere applicata per ottenere l'omologazione della prima fase di un veicolo.

CAPO XII
VENDITA, IMMATRICOLAZIONE E MESSA IN CIRCOLAZIONE

Articolo 45

Vendita, immatricolazione e messa in circolazione di veicoli

1. Fatte salve le disposizioni degli articoli 41 e 42, i veicoli per i quali è obbligatoria l'omologazione UE per tipo del veicolo completo o per i quali il costruttore ha ottenuto tale omologazione ai sensi del presente regolamento possono essere venduti, immatricolati o messi in circolazione solo se accompagnati da un certificato di conformità valido rilasciato in conformità dell'articolo 36.

   Nel caso di veicoli incompleti, la vendita, immatricolazione o messa in circolazione è consentita; tuttavia le autorità degli Stati membri responsabili dell'immatricolazione dei veicoli possono rifiutare l'immatricolazione permanente e l'uso su strada di tali veicoli.

2. Il numero di veicoli in piccole serie venduti, immatricolati e messi in circolazione mercato nell'Unione nel corso di un anno non può essere superiore al numero di unità stabilito nell'allegato III.

3. Il paragrafo 1 non si applica ai veicoli destinati alle forze armate o ai servizi di protezione civile, lotta antincendio od ordine pubblico né ai veicoli omologati ai sensi degli articoli 40 o 43.

4. Su richiesta del proprietario del veicolo, le autorità di omologazione rilasciano un'omologazione individuale a un veicolo conforme alle disposizioni del presente regolamento. In tal caso, le autorità di omologazione accettano l'omologazione individuale e autorizzano la vendita, l'immatricolazione e la messa in circolazione del veicolo.

Articolo 46

Vendita, immatricolazione e messa in circolazione di veicoli di fine serie

1. Entro i limiti relativi alle fine serie e i limiti di tempo specificati nei paragrafi 2 e 4, è autorizzata l'immatricolazione di veicoli conformi a un tipo di la cui omologazione UE per tipo non è più valida.

   Il primo comma si applica solo ai veicoli nel territorio dell'Unione muniti di omologazione UE per tipo valida al momento della loro produzione, ma non immatricolati prima che tale omologazione UE cessasse di essere valida.

2. Il paragrafo 1 è applicabile, nel caso dei veicoli completi, per un periodo di dodici mesi dalla data in cui l'omologazione UE per tipo cessa di essere valida e, nel caso dei veicoli completati, per un periodo di diciotto mesi dalla stessa data.

3. Il costruttore che intende avvalersi delle disposizioni di cui al paragrafo 1 presenta una richiesta all'autorità competente di ciascuno Stato membro interessato all'immatricolazione dei veicoli in questione. La richiesta specifica i motivi tecnici o economici che impediscono a tali veicoli di conformarsi alle nuove prescrizioni tecniche relative all'omologazione per tipo.

   Entro tre mesi dal ricevimento di tale richiesta, le autorità nazionali decidono se e quanti di questi veicoli possono essere immatricolati nel loro territorio.

4. Il numero di veicoli di fine serie non superare il 10% del numero di veicoli immatricolati nei due anni precedenti oppure 10 veicoli per Stato membro, qualunque sia il valore più alto.

5. Prima dell'immatricolazione il costruttore rilascia un nuovo certificato di conformità per i veicoli di fine serie qualificabili come "fine serie" che indichi il numero e lo Stato membro della prima immatricolazione conformemente al modello di certificato di conformità stabilito dalla Commissione a norma dell'articolo 73.

6. Gli Stati membri garantiscono un controllo efficace del numero di veicoli da immatricolare a norma della procedura del presente articolo.

7. Il presente articolo si applica solo alla cessazione della produzione dovuta alla scadenza della validità dell'omologazione per tipo nel caso di cui all'articolo 35, paragrafo 2.

Articolo 47

Vendita e messa in circolazione di componenti ed entità tecniche indipendenti

1. I componenti o le entità tecniche indipendenti possono essere venduti e messi in circolazione solo se soddisfano le prescrizioni dei pertinenti atti delegati di cui all'allegato II e sono correttamente marcati in conformità dell'articolo 37.

2. Il paragrafo 1 non si applica a componenti o entità tecniche indipendenti appositamente fabbricati o progettati per veicoli nuovi a cui non è applicabile il presente regolamento.

3. In deroga al paragrafo 1, gli Stati membri possono autorizzare la vendita e la messa in circolazione di componenti o entità tecniche indipendenti esentati da una o più disposizioni del presente regolamento ai sensi dell'articolo 38 o destinati a essere montati su veicoli che abbiano ottenuto l'omologazione ai sensi degli articoli 40 e 41 in relazione a tali componenti o entità tecniche indipendenti.

4. In deroga al paragrafo 1 e fatte salve disposizioni contrarie del presente regolamento o di uno dei suoi atti delegati, gli Stati membri possono autorizzare la vendita o la messa in circolazione di componenti o entità tecniche indipendenti destinati ad essere montati su veicoli che, una volta venduti o messi in circolazione, non richiedono

l'omologazione UE per tipo a norma del presente regolamento o della direttiva 2002/24/CE.

CAPO XIII
CLAUSOLE DI SALVAGUARDIA

Articolo 48

Procedura a livello nazionale per veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti che presentano un rischio

1. Le autorità di vigilanza del mercato di uno degli Stati membri, qualora abbiano preso provvedimenti ai sensi dell'articolo 20 del regolamento (CE) n. 765/2008, oppure abbiano sufficienti motivi per ritenere che un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente oggetto del presente regolamento, rappresenti un rischio per la salute o la sicurezza delle persone o per altri aspetti della protezione del pubblico interesse di cui al presente regolamento, effettuano una valutazione del veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente interessato che investa tutte le prescrizioni di cui al presente regolamento. I pertinenti operatori economici cooperano pienamente con le autorità di vigilanza del mercato e/o di omologazione.

   Se nel corso della valutazione le autorità di vigilanza del mercato e/o di omologazione concludono che il veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente non rispetta le prescrizioni di cui al presente regolamento, chiedono tempestivamente all'operatore economico interessato di adottare tutte le misure correttive del caso al fine di rendere il veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente conforme alle suddette prescrizioni oppure di ritirare o richiamare dal mercato il veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente entro un termine ragionevole e proporzionato alla natura del rischio.

   Le autorità di omologazione informano il servizio tecnico interessato delle misure prese conformemente al primo e secondo comma. L'articolo 21 del regolamento (CE) n. 765/2008 si applica alle misure di cui al secondo comma.

2. Qualora le autorità di omologazione ritengano che l'inadempienza non sia limitata al territorio nazionale, esse informano la Commissione e gli altri Stati membri dei risultati della valutazione e dei provvedimenti che hanno chiesto di adottare all'operatore economico.

3. L'operatore economico garantisce che tutte le misure correttive appropriate siano adottate nei confronti di tutti i veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti non conformi che egli ha venduto, immatricolato o messo in circolazione in tutta l'Unione.

4. Qualora l'operatore economico interessato non prenda le misure correttive appropriate entro il periodo di cui al paragrafo 1, secondo comma, le autorità nazionali adottano tutte le opportune misure per proibire o limitare la vendita, l'immatricolazione o la messa in circolazione dei veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti non conformi o per ritirarli dal mercato o richiamarli.

5. Le autorità nazionali informano senza indugio la Commissione e gli altri Stati membri dei provvedimenti adottati.

Le informazioni fornite includono tutti i particolari disponibili, soprattutto i dati necessari all'identificazione del veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente non conforme, la sua origine, la natura della presunta non conformità e dei rischi connessi, la natura e la durata delle misure nazionali adottate, nonché gli argomenti espressi dall'operatore economico interessato. In particolare, le autorità di omologazione indicano se l'inadempienza sia dovuta a uno dei motivi che seguono:

a) non conformità del veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente alle prescrizioni relative alla salute o alla sicurezza delle persone, alla tutela dell'ambiente o ad aspetti della protezione del pubblico interesse di cui al presente regolamento; oppure

b) inadempienze agli atti pertinenti di cui all'allegato II.

6. Entro un mese gli Stati membri, che non siano quello che ha avviato la procedura, informano senza indugio la Commissione e gli altri Stati membri di tutti i provvedimenti adottati, di tutte le altre informazioni a loro disposizione sulla non conformità del veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente in questione e, in caso di disaccordo con la misura nazionale notificata, delle loro obiezioni.

7. Se entro un mese dal ricevimento delle informazioni di cui al paragrafo 6, nessuna obiezione è stata sollevata da uno Stato membro o dalla Commissione contro la misura provvisoria presa da un altro Stato membro, tale misura è ritenuta giustificata.

8. Gli Stati membri garantiscono che siano adottate senza indugio le opportune misure restrittive in relazione al veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente in questione, ad esempio il ritiro del veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente dal loro mercato.

Articolo 49
Procedura di salvaguardia dell'Unione

1. Se in esito alla procedura di cui all'articolo 41 vengono sollevate obiezioni contro una misura adottata da uno Stato membro o se la Commissione ritiene la misura nazionale contraria alla normativa dell'Unione, la Commissione si consulta senza indugio con gli Stati membri e con l'operatore o gli operatori economici interessati e valuta la misura nazionale. In base ai risultati di tale valutazione, la Commissione decide se la misura nazionale sia giustificata o meno.

La Commissione comunica la propria decisione a tutti gli Stati membri e all'operatore o agli operatori economici interessati.

2. Se la misura nazionale è ritenuta giustificata, tutti gli Stati membri provvedono a ritirare dal proprio mercato il veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente non conforme e ne informano la Commissione. Se la misura nazionale è ritenuta ingiustificata, lo Stato membro interessato provvede a ritirarla.

3. Se la misura nazionale è ritenuta giustificata ed è attribuita ad inadempienze al presente regolamento a agli atti delegati o di esecuzione adottati a norma del presente regolamento, la Commissione propone una delle seguenti misure appropriate:

a) se si tratta di atti delegati o di esecuzione adottati a norma del presente regolamento, la Commissione propone le modifiche necessarie all'atto interessato;

b) se si tratta di regolamenti UNECE, la Commissione propone i necessari progetti di modifica dei regolamenti UNECE interessati secondo la procedura applicabile a norma dell'accordo del 1958 riveduto.

Articolo 50

Veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti conformi che presentano un rischio

1. Se un'autorità nazionale, dopo aver effettuato una valutazione ai sensi dell'articolo 49, paragrafo 1, ritiene che un veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente, pur conforme alle prescrizioni applicabili e correttamente marcato, presenti un rischio per la salute o la sicurezza o possa nuocere seriamente all'ambiente o alla salute pubblica, essa chiede all'operatore economico interessato di prendere i provvedimenti appropriati per garantire che tale veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente, all'atto della vendita, dell'immatricolazione o della messa in circolazione, non presenti più tale rischio oppure di ritirare dal mercato o richiamare il veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente entro un periodo di tempo ragionevole e proporzionato alla natura del rischio. L'autorità di immatricolazione può, per un periodo massimo di sei mesi, rifiutare l'immatricolazione di tali veicoli nel suo territorio.

2. Per quanto riguarda i veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti di cui al paragrafo 1, l'operatore economico garantisce che siano prese misure correttive nei confronti di tutti i veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti in questione venduti, immatricolati o messi in circolazione nell'Unione.

3. Entro un mese lo Stato membro comunica alla Commissione e agli altri Stati membri tutti le informazioni disponibili, in particolare i dati necessari per l'identificazione del veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente in questione, l'origine e la catena di fornitura del veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente, la natura del rischio presentato e la natura e la durata delle misure nazionali adottate.

4. La Commissione consulta immediatamente gli Stati membri, l'operatore o gli operatori economici interessati e, in particolare, l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione e valuta e la misura nazionale adottata. In base ai risultati della valutazione, la Commissione decide se la misura nazionale sia giustificata o meno e propone, all'occorrenza, opportune misure.

5. La Commissione indirizza la propria decisione a tutti gli Stati membri e la comunica senza indugio ad essi e all'operatore o agli operatori economici interessati.

Articolo 51

Veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti non conformi al tipo omologato

1. Se un'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE per tipo constata che veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti nuovi, muniti di un certificato di conformità o recanti un marchio di omologazione, non sono conformi al tipo omologato, adotta le misure necessarie, inclusa la revoca dell'omologazione per tipo, affinché i veicoli, i sistemi, le componenti o le entità tecniche indipendenti prodotti siano resi conformi al tipo omologato. Entro un mese l'autorità di omologazione informa le autorità omologhe degli altri Stati membri delle misure adottate.

2. Ai fini del paragrafo 1, le divergenze rispetto a quanto indicato dal certificato di omologazione UE per tipo o dal fascicolo di omologazione sono considerate come non conformità al tipo omologato. Un veicolo non va considerato come non conforme al tipo omologato se rispetta le tolleranze eventualmente previste dagli atti normativi pertinenti di cui all'allegato II.

3. Se l'autorità di omologazione dimostra che i veicoli, componenti o entità tecniche indipendenti nuovi, muniti di un certificato di conformità o recanti un marchio di omologazione rilasciato in un altro Stato membro, non sono conformi al tipo omologato, essa può chiedere all'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE di verificare se i veicoli, i sistemi, i componenti o le entità tecniche indipendenti in produzione continuino a essere conformi al tipo omologato. Ricevuta tale richiesta, l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE per tipo prende quanto prima i provvedimenti necessari e comunque entro tre mesi dalla data della richiesta.

4. Nei casi che seguono, l'autorità di omologazione chiederà all'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE per tipo al sistema, al componente, all'entità tecnica indipendente o al veicolo incompleto, di adottare misure adeguate affinché i veicoli in produzione tornino a essere conformi al tipo omologato:

   a) nel caso di un'omologazione per tipo UE di un veicolo, se la non conformità di un veicolo è imputabile esclusivamente alla non conformità di un sistema, componente o entità tecnica;

   b) nel caso di un'omologazione in più fasi, se la non conformità di un veicolo completato è imputabile esclusivamente alla non conformità di un sistema, componente o entità tecnica facente parte del veicolo incompleto, o alla non conformità del veicolo incompleto stesso.

5. Ricevuta una richiesta in tal senso, l'autorità di omologazione interessata adotta quanto prima le misure necessarie e comunque entro tre mesi dalla data della richiesta, eventualmente insieme all'autorità di omologazione richiedente.

6. Qualora sia accertata una non conformità, l'autorità di omologazione dello Stato membro che ha rilasciato l'omologazione UE per tipo del sistema, del componente, dell'entità tecnica o del veicolo incompleto adotta i provvedimenti di cui al paragrafo 1.

Le autorità di omologazione si informano reciprocamente, entro un mese, dell'eventuale revoca di un'omologazione UE per tipo e dei relativi motivi.

7. Se l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE per tipo contesta la non conformità di cui è stata informata, gli Stati membri interessati si adoperano per comporre la controversia. La Commissione è tenuta informata e organizza eventualmente opportune consultazioni al fine di giungere a una soluzione.

Articolo 52

Sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti che comportano rischi significativi per il corretto funzionamento di sistemi essenziali

1. Sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti che possono comportare rischi significativi per il corretto funzionamento di sistemi essenziali per la sicurezza del veicolo e per la sua compatibilità ambientale non possono essere venduti, immatricolati o messi in circolazione senza l'autorizzazione di un'autorità di omologazione a norma del paragrafo 4 e dell'articolo 53, paragrafi 1 e 2.

2. La Commissione stabilisce un elenco dei sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti oggetto dal paragrafo 1 mediante atti delegati adottati a norma degli articoli 76, 77 e 78, tenendo contro delle informazioni disponibili riguardanti i punti seguenti:

   a) la gravità del rischio per la sicurezza o per la compatibilità ambientale di veicoli muniti dei sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti in questione;

   b) l'effetto su consumatori e costruttori nel mercato post-vendita dell'eventuale imposizione, a norma del presente articolo, di una prescrizione di autorizzazione per tali sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti.

3. Con "componenti originali" si intendono componenti del veicolo fabbricati secondo le specifiche e le norme di produzione fornite dal costruttore del veicolo per la produzione di componenti destinati all'assemblaggio del veicolo in questione, compresi i componenti fabbricati sulla stessa linea di produzione dei componenti suddetti nonché componenti per i quali il costruttore certifica, fino a prova contraria, una qualità corrispondente a quella dei componenti usati per l'assemblaggio del veicolo in questione e una fabbricazione secondo le specifiche e le norme di produzione del costruttore del veicolo; lo stesso vale per le entità tecniche indipendenti.

   Il paragrafo 1 non si applica a sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti originali e a sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti omologate conformemente alle disposizioni di uno degli atti elencati nell'allegato II, a meno che l'omologazione riguardi aspetti diversi da quelli contemplati al paragrafo 1.

   Il paragrafo 1 non si applica ai sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti fabbricati per veicoli destinati esclusivamente alla corsa su strada. Qualora i sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti inclusi nell'elenco di un atto delegato del presente regolamento abbiano un duplice uso, sia per i veicoli destinati

esclusivamente alla corsa su strada che per i veicoli destinati a circolare sulle strade pubbliche, essi non possono essere venduti o offerti per la vendita al consumatore.

4. La Commissione, se del caso, stabilisce il modello e il sistema di numerazione per il certificato di cui al terzo comma dell'articolo 53, paragrafo 1, nonché tutti gli aspetti relativi alla procedura mediante un atto di esecuzione adottato a norma dell'articolo 73. La Commissione stabilisce le prescrizioni applicabili a tali componenti, la marcatura, l'imballaggio e le prove appropriate mediante atti delegati adottati conformemente agli articoli 76, 77 e 78.

5. Le prescrizioni di cui al paragrafo 4 possono essere basate sugli atti elencati nell'allegato II o possono consistere in un confronto del sistema, componente o entità tecnica indipendente con le prestazioni del veicolo originale o, se del caso, di una delle sue parti. In entrambi i casi le prescrizioni devono garantire che i sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti non compromettano il funzionamento dei sistemi essenziali per la sicurezza del veicolo o per la sua compatibilità ambientale.

Articolo 53

Sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti che comportano rischi significativi per il corretto funzionamento di sistemi essenziali – relative prescrizioni

1. Ai fini dell'articolo 52, paragrafo 1, il costruttore di sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti sottopone all'autorità di omologazione un verbale di prova redatto da un servizio tecnico designato che certifichi la conformità dei sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti, oggetto della domanda di autorizzazione, alle prescrizioni di cui all'articolo 52, paragrafo 4. Il costruttore può presentare una sola domanda per tipo e per pezzo, e questa solo a un'unica autorità di omologazione.

   La domanda comprende le informazioni relative al costruttore dei sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti, il tipo, il numero di identificazione e d'ordine dei sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti, il nome del costruttore del veicolo, il tipo di veicolo ed eventualmente l'anno di costruzione od ogni altra informazione che consenta l'identificazione del veicolo cui sono destinati tali sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti.

   Quando l'autorità di omologazione ha accertato, anche in base al verbale di prova e ad altri elementi probanti, che i sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti in questione sono conformi alle prescrizioni di cui all'articolo 52, paragrafo 4, rilascia immediatamente un certificato al costruttore. Tal certificato autorizza la vendita e la messa in circolazione nell'Unione di tali sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti a norma del paragrafo 2, secondo comma.

2. Il costruttore informa senza indugio l'autorità di omologazione che ha rilasciato il certificato di eventuali modifiche aventi un'incidenza sulle condizioni alle quali il certificato è stato rilasciato. Tale autorità decide se il certificato debba essere oggetto di riesame o se debba esserne rilasciato uno nuovo e se siano necessarie nuove prove.

   Al costruttore spetta garantire che i sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti siano prodotti e continuino ad essere prodotti alle condizioni alle quali è stato rilasciato il certificato.

3. Prima di accordare l'autorizzazione, l'autorità di omologazione verifica l'esistenza di disposizioni e procedure soddisfacenti per garantire un controllo efficace della conformità della produzione.

Se l'autorità di omologazione ritiene che le condizioni per il rilascio dell'autorizzazione non siano più soddisfatte, chiede al costruttore di adottare i provvedimenti necessari a garantire il ripristino della conformità dei sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti. Se necessario, essa revoca l'autorizzazione.

4. Le autorità di omologazione dei vari Stati membri sottopongono all'attenzione della Commissione ogni disaccordo relativo ai certificati di cui al paragrafo 1, terzo comma. La Commissione adotta misure adeguate a risolvere il disaccordo, compresa l'eventuale richiesta di revoca dell'autorizzazione previa consultazione delle autorità di omologazione.

5. Finché non è stato stabilito l'elenco di cui all'articolo 52, paragrafo 2, gli Stati membri possono mantenere le disposizioni nazionali relative a sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti che possono influenzare negativamente il corretto funzionamento di sistemi essenziali per la sicurezza del veicolo o la sua compatibilità ambientale.

Articolo 54

Richiamo di veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti

1. Il costruttore, cui è stata rilasciata un'omologazione UE per un veicolo completo, informa immediatamente l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione del veicolo, qualora sia obbligato, a norma del regolamento (CE) 765/2008, a richiamare i veicoli venduti, immatricolati o messi in circolazione perché un sistema, componente o entità tecnica montato sul veicolo presenta un rischio serio per la sicurezza, la salute pubblica o la tutela ambientale, indipendentemente dall'omologazione ai sensi del presente regolamento, oppure perché una parte non soggetta a prescrizioni specifiche in base alla normativa sull'omologazione presenta un rischio serio per la sicurezza, la salute pubblica o la tutela ambientale.

2. Il costruttore di sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti, cui è stata rilasciata un'omologazione UE per tipo, informa immediatamente l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione, qualora sia obbligato, a norma del regolamento (CE) 765/2008, a richiamare sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti venduti o messi in circolazione, perché presentano un rischio serio per la sicurezza, la sicurezza sul lavoro, la salute pubblica o la tutela ambientale, indipendentemente dall'omologazione ai sensi del presente regolamento.

3. Il costruttore propone all'autorità di omologazione le misure correttive idonee a neutralizzare i rischi di cui ai paragrafi 1 e 2. L'autorità di omologazione comunica immediatamente le misure proposte alle autorità degli altri Stati membri.

Le autorità di omologazione garantiscono l'effettiva applicazione delle misure nei rispettivi territori.

4. Se le misure correttive non sono state attuate abbastanza rapidamente o sono ritenute insufficienti dall'autorità di omologazione interessata, quest'ultima informa immediatamente l'autorità che ha rilasciato l'omologazione UE per tipo del veicolo.

L'autorità che ha rilasciato l'omologazione UE per tipo informa a sua volta il costruttore. Se il costruttore non propone e non attua efficaci misure correttive, l'autorità che ha rilasciato l'omologazione UE per tipo prende tutti i provvedimenti di tutela necessari, compresa la revoca dell'omologazione UE per tipo. In caso di revoca dell'omologazione UE per tipo, entro un mese l'autorità di omologazione interessata informa il costruttore, le autorità omologhe degli altri Stati membri e la Commissione per posta raccomandata o mezzi elettronici equivalenti.

Articolo 55
Notifica delle decisioni e dei mezzi di ricorso

1. Tutte le decisioni prese ai sensi del presente regolamento e tutte le decisioni riguardanti il rifiuto o la revoca di un'omologazione UE per tipo, il rifiuto di immatricolazione, il divieto o la restrizione della vendita, dell'immatricolazione e della messa in circolazione o il richiamo dal mercato devono essere debitamente motivate.

2. Tali decisioni sono notificate all'interessato unitamente all'indicazione dei mezzi di ricorso previsti dalle legislazioni in vigore negli Stati membri interessati e dei relativi termini entro i quali i ricorsi possono essere presentati.

CAPO XIV
REGOLAMENTAZIONI INTERNAZIONALI

Articolo 56
Regolamenti UNECE prescritti ai fini dell'omologazione UE per tipo

1. I regolamenti UNECE ai quali l'Unione aderisce e che sono elencati nel presente regolamento o in atti delegati adottati a norma del presente regolamento fanno parte dell'omologazione UE per tipo di un veicolo.

2. Se l'Unione ha deciso di applicare obbligatoriamente un regolamento UNECE ai fini dell'omologazione UE di un veicolo, conformemente all'articolo 4, paragrafo 4, della decisione 97/836/CE del Consiglio, la Commissione modifica all'occorrenza gli allegati al presente regolamento mediante un atto delegato adottato ai sensi degli articoli 76, 77 e 78. L'atto delegato che modifica gli allegati del presente regolamento indica inoltre il calendario dell'applicazione obbligatoria del regolamento UNECE o delle relative modifiche.

Articolo 57

Regolamenti UNECE e omologazione UE per tipo di veicoli prodotti in piccola serie

1. I regolamenti UNECE elencati nel presente regolamento sono considerati equivalenti ai corrispondenti atti delegati nella misura in cui ne condividono il campo d'applicazione e l'oggetto.

2. Le autorità di omologazione degli Stati membri accettano le omologazioni rilasciate ai sensi di tali regolamenti UNECE e, se del caso, i relativi marchi di omologazione, in luogo delle omologazioni e dei marchi di omologazione corrispondenti rilasciati ai sensi del presente regolamento o dei suoi atti delegati.

3. Se l'Unione decide di applicare, ai fini del paragrafo 1, un nuovo regolamento UNECE o un regolamento UNECE modificato, la Commissione modifica di conseguenza gli allegati al presente regolamento o gli atti delegati mediante l'adozione di un atto delegato conformemente agli articoli 76, 77 o 78.

CAPO XV
COMUNICAZIONE DI INFORMAZIONI TECNICHE

Articolo 58

Informazioni destinate agli utenti

1. Il costruttore non può fornire informazioni tecniche relative a elementi indicati dal presente regolamento, dai suoi atti delegato o di esecuzione di cui all'allegato II che siano diverse dagli elementi approvati dall'autorità di omologazione.

2. Qualora sia previsto da un atto di esecuzione o delegato di cui all'allegato II, il costruttore mette a disposizione degli utenti tutte le informazioni pertinenti e le istruzioni necessarie che descrivono le condizioni o le restrizioni particolari legate all'uso del veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente.

3. Tali informazioni sono fornite nelle lingue ufficiali dello Stato membro in cui il veicolo è destinato alla vendita, all'immatricolazione e alla messa in circolazione. Previa accettazione da parte dell'autorità di omologazione, le informazioni sono inserite nel manuale del proprietario.

Articolo 59

Informazioni destinate ai costruttori di componenti o entità tecniche indipendenti

1. Il costruttore del veicolo mette a disposizione dei costruttori di componenti o entità tecniche indipendenti tutte le informazioni necessarie per l'omologazione UE per tipo di componenti o entità tecniche indipendenti o per l'ottenimento di un'autorizzazione ai sensi dell'articolo 46, compresi eventualmente i disegni elencati nell'allegato II.

   Il costruttore del veicolo può imporre ai costruttori di componenti o entità tecniche indipendenti un accordo vincolante teso a proteggere la riservatezza di informazioni

che non sono di dominio pubblico, anche per quanto riguarda i diritti di proprietà intellettuale.

2. Il costruttore di componenti o entità tecniche indipendenti titolare di un certificato di omologazione UE che a norma dell'articolo 22, paragrafo 4, contiene restrizioni d'uso o condizioni speciali di montaggio o entrambe, fornisce al costruttore del veicolo tutte le informazioni dettagliate al riguardo.

Qualora sia previsto da un atto delegato di cui all'allegato II, il costruttore di componenti o entità tecniche indipendenti fornisce, insieme ai componenti o alle entità tecniche indipendenti prodotti, anche istruzioni relative alle restrizioni d'uso o alle condizioni speciali di montaggio o a entrambe.

CAPO XVI
Accesso alle informazioni riguardanti la riparazione e la manutenzione del veicolo

Articolo 60
Obblighi dei costruttori

1. I costruttori consentono agli operatori indipendenti un accesso senza restrizioni alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, utilizzando siti web con formato standardizzato, facilmente utilizzabili e rapidi. In particolare, tale accesso non deve essere discriminatorio rispetto all'accesso di cui fruiscono i concessionari e le officine autorizzate.

2. Finché la Commissione non avrà adottato uno standard comune, le informazioni di cui al paragrafo 1 vanno trasmesse in modo che siano coerenti e utilizzabili dagli operatori indipendenti con uno sforzo ragionevole.

I costruttori mettono materiale per la formazione a disposizione degli operatori indipendenti, nonché dei concessionari e delle officine autorizzati.

3. Le informazioni di cui al paragrafo 1 devono comprendere almeno tutti i seguenti elementi:

a) numero di identificazione unico del veicolo;

b) manuali di servizio, inclusi i registri per annotare le riparazioni e le attività di manutenzione;

c) manuali tecnici;

d) informazioni su componenti e diagnosi (ad es. valori di misurazione teorici minimi e massimi);

e) schemi elettrici;

f) codici diagnostici di guasto, compresi i codici specifici del costruttore;

g) numero di identificazione e numeri di verifica della calibratura del software applicabile a un tipo di veicolo;

h) informazioni su strumenti e accessori brevettati, che vanno fornite per mezzo di tali strumenti e accessori brevettati;

i) informazioni sui registri di dati e dati bidirezionali di monitoraggio e prova;

j) unità di lavoro.

4. I concessionari/ le officine autorizzate in seno al sistema di distribuzione di un certo costruttore di veicoli sono considerati operatori indipendenti ai fini del presente regolamento se forniscono servizi di riparazione o di manutenzione a veicoli di un costruttore del cui sistema di distribuzione essi non sono membri.

5. Le informazioni per la riparazione e la manutenzione dei veicoli sono sempre accessibili, fatte salve le esigenze di manutenzione del sistema di informazione.

6. Ai fini della produzione o la riparazione di componenti di ricambio OBD compatibili, strumenti diagnostici e apparecchiature di prova, i costruttori forniscono, senza discriminare, le pertinenti informazioni OBD e le informazioni per la riparazione e manutenzione dei veicoli a tutti i costruttori o officine di riparazione di componenti, strumenti diagnostici o apparecchiature di prova interessati.

7. Ai fini della progettazione e della costruzione di apparecchiature automobilistiche per veicoli a combustibile alternativo, i costruttori forniscono, senza discriminare, le pertinenti informazioni OBD e le informazioni per la riparazione e la manutenzione dei veicoli a tutti i costruttori, installatori e/o officine di riparazione interessati alle apparecchiature per veicoli a combustibile alternativo.

8. Quando chiede l'omologazione UE o nazionale, il costruttore deve provare all'autorità di omologazione il rispetto del presente regolamento riguardo l'accesso alle informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo e alle informazioni di cui al paragrafo 5.

Se in tale momento le informazioni non fossero ancora disponibili o conformi al presente regolamento e ai relativi atti delegati, il costruttore le fornisce entro sei mesi dalla data di omologazione per tipo.

9. Se la conformità non è dimostrata entro tale periodo, l'autorità di omologazione adotta misure adeguate per garantire la messa in conformità.

10. Il costruttore mette a disposizione modifiche successive e supplementi d'informazione sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli sui propri siti web nel momento stesso in cui li rende accessibili alle officine autorizzate.

11. Se le riparazioni e le attività di manutenzione di un veicolo sono memorizzate in una base dati centrale del costruttore del veicolo, o a suo nome, le officine indipendenti devono poter accedere gratuitamente a tali registrazioni e inserire informazioni sulle riparazioni e attività di manutenzione che hanno eseguito.

12. La Commissione stabilisce i particolari delle prescrizioni relative all'accesso alle informazioni di riparazione e manutenzione mediante un atto delegato adottato conformemente agli articoli 76, 77 e 78.

Articolo 61

Ripartizione degli obblighi in presenza di più titolari di un'omologazione per tipo

1. In caso di omologazione per tipo in fasi successive nonché di omologazione per tipo in più fasi, il costruttore responsabile di ogni omologazione individuale deve anche comunicare le informazioni sulla riparazione di un determinato sistema, componente, entità tecnica indipendente o fase, sia al costruttore finale che agli operatori indipendenti.

2. Il costruttore finale è tenuto a fornire le informazioni relative al veicolo nel suo complesso agli operatori indipendenti.

Articolo 62

Spese di accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli

1. I costruttori possono chiedere la corresponsione di un importo, ragionevole e proporzionato, per l'accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli di cui al presente regolamento. Tale importo non è considerato ragionevole né proporzionato se scoraggia l'accesso non tenendo conto dell'ampiezza dell'uso che ne fa l'operatore indipendente.

2. I costruttori mettono a disposizione le informazioni per la riparazione e la manutenzione dei veicoli su base giornaliera, mensile e annua, fatturando spese d'accesso diverse in funzione dei periodi di accesso.

Articolo 63

Sanzioni

1. Gli Stati membri stabiliscono le disposizioni in materia di sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni del presente regolamento da parte dei costruttori e prendono tutti i provvedimenti necessari per garantirne l'attuazione. Le sanzioni previste sono efficaci, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri comunicano tali disposizioni alla Commissione entro [*i 6 mesi successivi alla pubblicazione del presente regolamento*] e notificano immediatamente alla Commissione qualsiasi modifica successiva che le riguardi.

2. Le violazioni soggette a sanzioni comprendono:

   a) il rilascio di dichiarazioni false durante le procedure di omologazione o le procedure che sfociano in azioni di richiamo;

   b) la falsificazione dei risultati delle prove relative all'omologazione o alla conformità in servizio;

c) la mancata comunicazione di dati o specifiche tecniche che potrebbero determinare azioni di richiamo o il ritiro dell'omologazione;

d) l'uso di dispositivi di manipolazione;

e) il rifiuto di dare accesso alle informazioni.

CAPO XVII
DESIGNAZIONE E NOTIFICA DEI SERVIZI TECNICI

Articolo 64
Prescrizioni relative ai servizi tecnici

1. Ai fini della designazione a norma dell'articolo 66 e della notifica a norma dell'articolo 68, i servizi tecnici adempiano alle prescrizioni di cui ai paragrafi da 2 a 11.

2. Il servizio tecnico deve essere una persona giuridica stabilita a norma della legislazione nazionale dello Stato membro.

3. Il servizio tecnico è un organo terzo indipendente dal veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente sottoposto alla sua valutazione.

   Un organismo appartenente a un'associazione d'imprese o a una federazione professionale che rappresenta imprese coinvolte nella progettazione, nella fabbricazione, nella fornitura, nell'assemblaggio, nell'utilizzo o nella manutenzione di veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti che esso valuta, prova o controlla, può essere ritenuto un organismo conforme alle prescrizioni del primo comma a condizione che siano dimostrate la sua indipendenza e l'assenza di qualsiasi conflitto di interesse.

4. Il servizio tecnico, i suoi alti dirigenti e il personale addetto alla valutazione della conformità non sono né il progettista, né il costruttore, né il fornitore, né l'installatore, né l'acquirente, né il proprietario, né l'utente, né il responsabile della manutenzione dei veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti sottoposti alla sua valutazione, né il rappresentante autorizzato di uno di questi soggetti. Ciò non preclude l'uso dei veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti che sono necessari per il funzionamento del servizio tecnico o l'uso di tali veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti per uso personale.

   Il servizio tecnico, i suoi alti dirigenti e il personale addetto alla valutazione della conformità non intervengono direttamente nella progettazione, fabbricazione o nella costruzione, nella commercializzazione, nell'installazione, nell'utilizzo o nella manutenzione di tali veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti, né rappresentano le parti impegnate in tali attività. Non intraprendono alcuna attività che possa entrare in conflitto con la loro indipendenza di giudizio o la loro integrità per quanto riguarda le attività di valutazione della conformità per cui sono notificati. Ciò vale in particolare per i servizi di consulenza.

I servizi tecnici garantiscono che le attività delle loro affiliate o dei loro subappaltatori non si ripercuotano sulla riservatezza, sull'obiettività o sull'imparzialità delle loro attività di valutazione della conformità.

5. I servizi tecnici e il loro personale eseguono le operazioni di valutazione con il massimo dell'integrità professionale e della competenza tecnica e sono liberi da qualsivoglia pressione e incentivo, soprattutto di ordine finanziario, che possa influenzare il loro giudizio o i risultati delle loro attività di valutazione, in particolare da persone o gruppi di persone interessati ai risultati di tali attività.

6. Il servizio tecnico deve essere in grado di effettuare tutti i compiti di valutazione della conformità assegnatigli e per i quali è stato notificato, indipendentemente dal fatto che tali compiti siano realizzati dal servizio tecnico medesimo o per conto e sotto la responsabilità di quest'ultimo.

7. In ogni momento, per ogni compito di valutazione e per ogni tipo o categoria di veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti per cui sono stati notificati i servizi tecnici devono disporre di quanto segue:

   a) personale con conoscenze tecniche ed esperienza sufficienti e appropriati per eseguire i compiti di valutazione;

   b) descrizioni delle procedure per il compito di valutazione, garantendo la trasparenza e la riproducibilità delle procedure; il servizio tecnico dispone di politiche e procedure appropriate nonché di politiche e procedure che distinguono tra i compiti che esegue in quanto servizio tecnico e le sue altre attività;

   c) procedure per svolgere le attività che tengano debitamente conto delle dimensioni di un'impresa, del settore in cui opera, della sua struttura, del grado di complessità della tecnologia del veicolo, sistema, componente o entità tecnica in questione e della natura seriale o di massa del processo produttivo.

8. I servizi tecnici dispongono dei mezzi necessari per eseguire i compiti tecnici e amministrativi connessi alle attività di valutazione della conformità in un modo appropriato e hanno accesso a tutti gli strumenti o impianti occorrenti.

9. Il personale responsabile dell'esecuzione delle attività di valutazione della conformità dispone di quanto segue:

   a) una formazione tecnica e professionale solida che includa tutte le attività di valutazione della conformità in relazione a cui il servizio tecnico è stato notificato;

   b) soddisfacenti conoscenze delle prescrizioni relative alle valutazioni che esegue e un'adeguata autorità per eseguire tali valutazioni;

   c) conoscenza e comprensione adeguata delle prescrizioni sulla sicurezza e sull'ambiente e delle altre disposizioni pertinenti del presente regolamento e degli atti di cui all'allegato II;

d) la capacità di elaborare certificati, registri e verbali atti a dimostrare che le valutazioni sono state eseguite.

10. L'imparzialità dei servizi tecnici, del loro gruppo dirigente e del personale addetto alle valutazioni deve essere garantita.

11. La remunerazione degli alti dirigenti e del personale addetto alle valutazioni di un servizio tecnico non dipende dal numero di valutazioni eseguite o dai risultati di tali valutazioni.

12. I servizi tecnici sottoscrivono un contratto di assicurazione per la responsabilità civile, a meno che detta responsabilità non sia direttamente coperta dallo Stato membro a norma del proprio diritto nazionale o che lo Stato membro stesso non sia direttamente responsabile della valutazione della conformità.

13. Il personale di un servizio tecnico è tenuto al segreto professionale per tutto ciò di cui viene a conoscenza nell'esercizio delle sue funzioni a norma del presente regolamento o di qualsiasi disposizione esecutiva di diritto interno, tranne nei confronti delle autorità competenti dello stato in cui esercita le sue attività. Sono tutelati i diritti di proprietà.

Articolo 65
Affiliate e subappaltatori dei servizi tecnici

1. Le attività possono essere subappaltate o eseguite da un'affiliata solo con il consenso del costruttore.

2. Un servizio tecnico, qualora subappalti compiti specifici connessi alla valutazione della conformità oppure ricorra a un'affiliata, garantisce che il subappaltatore o l'affiliata rispettino le prescrizioni di cui all'articolo 64 e ne informa di conseguenza l'autorità di notifica.

3. I servizi tecnici si assumono la completa responsabilità dei compiti eseguiti da subappaltatori o affiliate, ovunque questi siano stabiliti.

4. I servizi tecnici mantengono a disposizione dell'autorità di notifica i documenti pertinenti riguardanti la valutazione delle qualifiche del subappaltatore o dell'affiliata e del lavoro eseguito da questi ultimi a norma del presente regolamento.

Articolo 66
Designazione dei servizi tecnici

1. I servizi tecnici designati dalle autorità nazionali ai fini del presente articolo si conformano alle disposizioni del presente regolamento.

2. Salvo il caso in cui sono permesse procedure alternative, i servizi tecnici eseguono essi stessi le prove o le ispezioni di cui al presente regolamento o a uno degli atti elencati nell'allegato II, oppure sorvegliano quelle effettuate da terzi. Essi non possono eseguire prove o ispezioni per le quali non siano stati debitamente designati.

3. A seconda della loro sfera di competenza, i servizi tecnici rientrano in una o più delle seguenti cinque categorie di attività:

   a) categoria A, servizi tecnici che effettuano, presso laboratori propri, le prove previste dal presente regolamento e dagli atti di cui all'allegato II;

   b) categoria B, servizi tecnici che effettuano la supervisione di prove previste dal presente regolamento e dagli atti di cui all'allegato II, eseguite in laboratori del costruttore o di terzi;

   c) categoria C, i servizi tecnici incaricati di valutare e verificare regolarmente le procedure seguite dal costruttore per controllare la conformità della produzione;

   d) categoria D, servizi tecnici che effettuano la supervisione o eseguono prove o ispezioni destinate alla sorveglianza della conformità della produzione;

   e) categoria E, servizi tecnici che rilasciano omologazioni individuali.

4. I servizi tecnici devono disporre di capacità adeguate, di conoscenze tecniche specifiche e di una comprovata esperienza nei vari campi trattati dal presente regolamento e dagli atti di cui all'allegato II. I servizi tecnici si conformano inoltre alle norme indicate nell'atto delegato di cui al paragrafo 11, applicabili alle loro attività.

5. L'autorità di omologazione può essere designata quale servizio tecnico in relazione a una o più delle attività di cui al paragrafo 3.

6. Un organismo interno accreditato del costruttore può essere utilizzato come servizio tecnico per eseguire le attività di valutazione di categoria A, ma solo in relazione alle prescrizioni tecniche per le quali un atto delegato approvato ai sensi del presente regolamento consente le prove interne. Tale organismo deve essere separato e distinto dell'impresa e non deve partecipare alla progettazione, alla produzione, alla fornitura, all'installazione o alla manutenzione dei veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti sottoposti alla sua valutazione.

7. Un organismo interno accreditato deve soddisfare le seguenti prescrizioni:

   a) è accreditato a norma del regolamento (CE) n. 765/2008;

   b) l'organismo e il suo personale sono identificabili a livello dell'organizzazione e, all'interno dell'impresa di cui fanno parte, dispongono di metodi di comunicazione tali da garantire l'imparzialità dell'organismo, che viene dimostrata all'organismo nazionale di accreditamento;

   c) né l'organismo né il suo personale sono responsabili della progettazione, della fabbricazione, della fornitura, dell'installazione, del funzionamento o della manutenzione dei veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti sottoposti alla loro valutazione e non partecipano ad attività che potrebbero pregiudicare la loro indipendenza di giudizio o integrità riguardo alle loro attività di valutazione;

d) l'organismo fornisce i suoi servizi esclusivamente all'impresa di cui fa parte.

8. Gli organismi interni accreditati non sono notificati agli Stati membri o alla Commissione ai fini dell'articolo 68, ma informazioni sul loro accreditamento sono date dall'impresa di cui fanno parte o dall'organismo nazionale di accreditamento all'autorità di notifica su richiesta di tale autorità.

9. Un costruttore, o un subappaltatore che agisce in sua vece, può essere designato quale servizio tecnico per attività della categoria A solo nel caso di prescrizioni tecniche per le quali un atto delegato approvato ai sensi del presente regolamento permette delle prove interne.

10. I servizi tecnici di un paese terzo, diversi da quelli designati in conformità al paragrafo 9, possono essere notificati ai fini dell'articolo 68 solo nell'ambito di un accordo bilaterale tra l'Unione e il paese terzo in questione.

11. Al fine di garantire che tali servizi soddisfino lo stesso elevato livello di prestazione in tutti gli Stati membri, la Commissione stabilisce norme cui devono conformarsi i servizi tecnici e la procedura per la valutazione dei servizi tecnici mediante l'adozione di un atto delegato a norma degli articoli 76, 77 e 78.

Articolo 67
Valutazione delle competenze dei servizi tecnici

1. L'autorità competente redige una relazione di valutazione che dimostri che il servizio tecnico designato e notificato è stato sottoposto a una valutazione concernente le prescrizioni ad esso applicabili.

2. La valutazione contenuta nella relazione di cui al paragrafo 1 è condotta secondo le disposizioni stabilite in un atto delegato adottato a norma del presente regolamento. La relazione di valutazione è riveduta al termine di un periodo massimo di tre anni.

3. La relazione di valutazione è inviata alla Commissione, su richiesta di quest'ultima. Se la valutazione non è basata sul certificato di accreditamento rilasciato da un organismo nazionale di accreditamento attestante che il servizio tecnico risponde alle prescrizioni del presente regolamento, l'autorità di notifica fornisce alla Commissione e agli altri Stati membri le prove documentali attestanti la competenza del servizio tecnico e le disposizioni prese per garantire che esso sia periodicamente controllato e continui a soddisfare le prescrizioni del presente regolamento e dei suoi atti delegati.

4. Per essere designata quale servizio tecnico l'autorità di omologazione attesta la conformità mediante prove documentali che comprendono una valutazione effettuata da controllori indipendenti dall'attività oggetto della valutazione. Detti controllori possono provenire dalla stessa organizzazione purché siano gestiti separatamente dal personale che esegue l'attività oggetto della valutazione.

5. Un organismo interno accreditato designato quale servizio tecnico si conforma alle disposizioni pertinenti del presente articolo.

Articolo 68
Procedure di notifica

1. Gli Stati membri notificano alla Commissione il nome, l'indirizzo, l'indirizzo elettronico, le persone responsabili e la categoria di attività per ciascun servizio tecnico designato, nonché le eventuali modifiche successive. L'atto di notifica indica le competenze, tra quelle elencate all'allegato II, per le quali i servizi tecnici sono stati designati.

2. Un servizio tecnico può eseguire le attività di cui all'articolo 66 ai fini dell'omologazione per tipo per lo Stato membro da cui è stato designato solo se esso è stato previamente notificato alla Commissione e se non sono state sollevate obiezioni dalla Commissione o dagli altri Stati membri entro due settimane dalla data di notifica, qualora sia utilizzato un certificato di accreditamento, o entro due mesi dalla data di notifica, qualora non sia utilizzato l'accreditamento.

3. Lo stesso servizio tecnico può essere designato e notificato da vari Stati membri indipendentemente dalla categoria di attività svolta.

4. Eventuali modifiche pertinenti riguardanti la notifica sono comunicate alla Commissione e agli altri Stati membri.

5. Se un'organizzazione specifica o un organismo competente la cui attività non rientri fra quelle di cui all'articolo 66 deve essere designato in esecuzione di un atto elencato nell'allegato II, la notifica è effettuata ai sensi delle disposizioni del presente articolo.

6. La Commissione pubblica sul proprio sito web un elenco e gli estremi delle autorità di omologazione e dei servizi tecnici.

Articolo 69
Modifiche delle notifiche

1. Qualora accerti o sia informata che un servizio tecnico non è più conforme alle prescrizioni di cui al presente regolamento o non adempie ai suoi obblighi, l'autorità di notifica limita, sospende o ritira la notifica, a seconda dei casi, in funzione della gravità del mancato rispetto di tali prescrizioni o dell'inadempimento di tali obblighi. L'autorità di notifica ne informa immediatamente la Commissione e gli altri Stati membri.

2. Nel caso di limitazione, sospensione o ritiro della notifica, oppure di cessazione dell'attività del servizio tecnico, lo Stato membro notificante prende le misure appropriate per garantire che le pratiche di tale organismo siano evase da un altro servizio tecnico o siano messe a disposizione delle autorità di notifica e di vigilanza del mercato responsabili, su loro richiesta.

Articolo 70

Contestazione della competenza dei servizi tecnici

1. La Commissione indaga su tutti i casi in cui abbia dubbi o vengano portati alla sua attenzione dubbi sulla competenza di un servizio tecnico o sull'ottemperanza di un servizio tecnico alle prescrizioni e responsabilità cui è sottoposto.

2. Lo Stato membro notificante fornisce alla Commissione, su richiesta, tutte le informazioni relative al fondamento della notifica o del mantenimento della competenza del servizio tecnico in questione.

3. La Commissione garantisce la riservatezza di tutte le informazioni sensibili raccolte nel corso delle sue indagini.

4. La Commissione, qualora accerti che un servizio tecnico non soddisfa o non soddisfa più le prescrizioni per la sua notificazione, ne informa lo Stato membro notificante e gli chiede di prendere le misure correttive necessarie, compreso il ritiro della notifica all'occorrenza.

Articolo 71

Obblighi operativi dei servizi tecnici

1. I servizi tecnici eseguono le valutazioni della conformità conformemente alle procedure di valutazione di cui al presente regolamento.

2. Le valutazioni della conformità sono eseguite in modo proporzionale, evitando oneri superflui per gli operatori economici. I servizi tecnici svolgono le loro attività tenendo debitamente conto delle dimensioni di un'impresa, del settore in cui opera, della sua struttura, del grado di complessità della tecnologia del veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente in questione e della natura seriale o di massa del processo produttivo.

3. Nel far ciò i servizi tecnici rispettano il grado di rigore e il livello di protezione necessari per la conformità del veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente alle disposizioni del presente regolamento.

4. Se il servizio tecnico costata che le prescrizioni di cui al presente regolamento non sono state rispettate dal costruttore, esso invita quest'ultimo a prendere le dovute misure correttive e chiede all'autorità di omologazione di non rilasciare un certificato di omologazione se il servizio tecnico non ritiene soddisfacenti le misure correttive prese.

5. Se nel corso del monitoraggio della conformità della produzione dopo il rilascio di un certificato di omologazione il servizio tecnico riscontra che un veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente non sia più conforme alle disposizioni del presente regolamento, esso invita il costruttore a prendere le dovute misure correttive e chiede all'autorità di omologazione, se del caso, di sospendere o ritirare il certificato di omologazione.

6. Qualora non siano prese misure correttive o non abbiano l'effetto richiesto, il servizio tecnico invita l'autorità di omologazione a limitare, sospendere o ritirare il certificato di omologazione, a seconda del caso.

Articolo 72
Obblighi d'informazione dei servizi tecnici

1. I servizi tecnici informano l'autorità di omologazione di:

   a) qualsiasi non conformità riscontrata che potrebbe comportare il rifiuto, la limitazione, la sospensione o il ritiro di un certificato di omologazione;

   b) qualunque circostanza che possa influire sull'ambito e sulle condizioni della loro notifica;

   c) eventuali richieste di informazioni che abbiano ricevuto dalle autorità di vigilanza del mercato in relazione alle loro attività di valutazione.

2. Su richiesta dell'autorità di omologazione, le attività di valutazione sono eseguite nell'ambito della loro notifica e qualsiasi altra attività, incluse quelle transfrontaliere e di subappalto.

3. I servizi tecnici forniscono agli altri servizi tecnici notificati a norma del presente regolamento che svolgono attività di valutazione simili riguardanti gli stessi veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti, informazioni pertinenti sulle questioni relative ai risultati negativi e, su richiesta, ai risultati positivi delle valutazioni.

CAPO XVIII
MISURE DI ATTUAZIONE E DELEGHE

Articolo 73
Misure di attuazione

Per stabilire le condizioni uniformi per attuare il presente regolamento la Commissione, conformemente alla procedura di cui all'articolo 74, adotta atti di esecuzione specificando le misure di attuazione per stabilire:

a) le modalità dettagliate riguardanti le procedure di omologazione per tipo a norma dell'articolo 23, paragrafo 6;

b) i modelli del fascicolo informativo e della scheda informativa a norma dell'articolo 25, paragrafo 2;

c) un sistema di numerazione dei certificati di omologazione UE per tipo a norma dell'articolo 27, paragrafo 4;

d) un modello di certificato di omologazione UE per tipo a norma dell'articolo 28, paragrafo 2;

e) i dettagli sulle disposizioni riguardanti la conformità della produzione a norma dell'articolo 31;

f) il modello del certificato di conformità a norma dell'articolo 36, paragrafo 2;

g) il modello del marchio di omologazione UE a norma dell'articolo 37, paragrafo 4.

Articolo 74
Comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato tecnico "veicoli a motore" istituito dall'articolo 40 della direttiva 2007/46/CE.

2. Nei casi in cui si fa riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa. Il termine stabilito dall'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.

Articolo 75
Modifica degli allegati

1. La Commissione può modificare gli allegati del presente regolamento, adottando atti delegati a norma degli articoli 76, 77 e 78.

2. Se, in applicazione della decisione 97/836/CE, vengono adottati nuovi regolamenti UNECE o modifiche a regolamenti UNECE in vigore ai quali l'Unione ha aderito, la Commissione modifica di conseguenza l'allegato II del presente regolamento mediante un atto delegato adottato a norma degli articoli 76, 77 e 78.

Articolo 76
Esercizio della delega

1. Il potere di adottare gli atti delegati di cui agli articoli 16, 18, 19, 20, 21, 22, 30, 52, 56, 57, 60, 66 e 75 è conferito alla Commissione per un periodo di tempo indeterminato.

2. Appena adotta un atto delegato, la Commissione lo notifica contestualmente al Parlamento europeo e al Consiglio.

3. Il potere conferito alla Commissione di adottare atti delegati è soggetto alle condizioni stabilite dagli articoli 77 e 78.

Articolo 77
Revoca della delega

1. La delega di cui agli articoli 16, 18, 19, 20, 21, 22, 30, 52, 56, 57, 60, 66 e 75 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio.

2. L'istituzione che ha iniziato una procedura interna per decidere se revocare la delega di poteri provvede a informarne l'altra istituzione e la Commissione entro un ragionevole periodo di tempo prima della decisione definitiva, indicando quali poteri delegati potrebbero essere revocati e gli eventuali motivi della revoca.

3. La decisione di revoca pone fine alla delega dei poteri in essa specificati. Questa prende effetto immediatamente o a una data da precisare. La decisione di revoca non incide sulla validità degli atti delegati già in vigore. Essa è pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 78
Obiezioni ad atti delegati

1. Il Parlamento europeo e il Consiglio possono sollevare obiezioni a un atto delegato entro due mesi a decorrere dalla data di notifica. Su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio, questo termine è prorogato di un mese.

2. Se allo scadere di tale termine né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno mosso obiezioni all'atto delegato o se, anteriormente a tale data, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno entrambi informato la Commissione della propria decisione di non muovere obiezioni, l'atto delegato entra in vigore alla data fissata nell'atto medesimo.

3. Se il Parlamento europeo o il Consiglio sollevano obiezioni a un atto delegato, quest'ultimo non entra in vigore. L'istituzione che solleva obiezioni all'atto delegato ne illustra le ragioni.

CAPO XIX
DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 79
Disposizioni transitorie

1. Il presente regolamento non invalida nessuna omologazione UE per tipo rilasciata a veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti prima della data stabilita dall'articolo 82, paragrafo 2.

2. Le autorità di omologazione continueranno a rilasciare l'estensione dell'omologazione a tali veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti ai sensi della direttiva 2002/24/CE e di qualunque direttiva di cui all'articolo 81, paragrafo 1.

Articolo 80
Relazione

1. Entro il 1° gennaio 2018 gli Stati membri informano la Commissione sull'applicazione delle procedure di omologazione stabilite nel presente regolamento.

2. In base alle informazioni fornite ai sensi del paragrafo 1, la Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio sull'applicazione del presente regolamento entro il 1° gennaio 2019.

Articolo 81
Abrogazione

1. Le direttive 93/14/CEE, 93/30/CEE, 93/33/CEE, 93/93/CEE, 95/1/CE, 97/24/CE, 2000/7/CE, 2002/24/CE, 2002/51/CE, 2009/62/CE, 2009/67/CE, 2009/78/CE, 2009/79/CE, 2009/80/CE e 2009/139/CE sono abrogate a decorrere dalla data di cui all'articolo 82, paragrafo 2.

2. I riferimenti alle direttive abrogate si intendono fatti al presente regolamento e vanno letti, per quanto riguarda la direttiva 2002/24/CE, secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato IX.

Articolo 82
Entrata in vigore

1. Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo a quello della sua pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

2. Esso si applica a decorrere dal 1° gennaio 2013.

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

Fatto a […], […]

Per il parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente

INDICE

ALLEGATO I – Categorie e tipi di veicolo

ALLEGATO II - Elenco delle prescrizioni per l'omologazione UE per tipo di veicolo

ALLEGATO III - Limiti per le piccole serie

ALLEGATO IV - Calendario per l'applicazione del presente regolamento per quanto riguarda l'omologazione per tipo

ALLEGATO V – Sintesi delle prove e delle prescrizioni ambientali

ALLEGATO VI – Valori limite di emissione ai fini dell'omologazione per tipo e della conformità della produzione

A) Valori limite di emissione di inquinanti

B) Valori limite di emissione per la diagnosi di bordo

C) Valori limite di emissione per evaporazione

D) Valori limite del livello sonoro

ALLEGATO VII - Durata dei dispositivi di controllo dell'inquinamento

ALLEGATO VIII - Prescrizioni supplementari di sicurezza funzionale

ALLEGATO IX - Tavola di concordanza

ALLEGATO I
Categorie e tipi di veicolo

Categoria	Nome della categoria	Criteri comuni di classificazione
L1e	Veicolo a motore leggero a due ruote	(1) due ruote e dotato di un tipo di propulsione di cui all'articolo 4, paragrafo 3; (2) cilindrata ≤ 50 cm3 se un motore PI fa parte del sistema di propulsione del veicolo.
Sotto categorie	**Nome della sottocategoria**	**Criteri supplementari della sottocategoria:**
L1Ae	Bicicletta a pedalata assistita	(3) destinata primariamente ad assistere la pedalata ed è dotata di una propulsione ausiliaria; (4) velocità massima per costruzione ≤ 25 km; (5) la potenza della propulsione ausiliaria è progressivamente ridotta e infine interrotta quando il veicolo raggiunge i 25 km/h; (6) la propulsione ausiliaria ha una potenza nominale continua massima[(1)] ≤ 1 kW; (7) i tricicli a pedalata assistita conformi ai criteri specifici sono classificati come tecnicamente equivalenti alle biciclette a pedalata assistita.
L1Be	Ciclomotore a due ruote	(3) velocità massima per costruzione ≤ 25 km; (4) potenza nominale continua massima[(1)] ≤ 4 kW.

Categoria	Nome della categoria	Criteri comuni di classificazione
L2e	Ciclomotore a tre ruote	(1) tre ruote e dotato di un tipo di propulsione di cui all'articolo 4, paragrafo 3; (2) cilindrata ≤ 50 cm3 se un motore PI fa parte del sistema di propulsione del veicolo; (3) velocità massima per costruzione ≤ 45 km; (4) potenza nominale continua massima[(1)] ≤ 4 kW.

NB: le note degli allegati figurano all'ultima pagina dell'allegato VIII.

Categoria	Nome della categoria	Criteri comuni di classificazione
L3e[(2)]	Motociclo a due ruote	(1) due ruote e dotato di un tipo di propulsione di cui all'articolo 4, paragrafo 3; (2) cilindrata > 50 cm3 se un motore PI fa parte del sistema di propulsione del veicolo; (3) velocità massima per costruzione > 45 km/h; (4) potenza nominale continua massima[(1)] > 4 kW.
Sotto categorie	**Nome della sottocategoria**	**Criteri supplementari della sottocategoria:**
L3e - A1	Motociclo a basse prestazioni	(5) cilindrata ≤ 125 cm^3 ; (6) potenza nominale continua massima[(1)] ≤ 11 kW; (7) rapporto potenza[(1)] /peso ≤ 0,1 kW/kg.
L3e - A2	Motociclo a medie prestazioni	(5) potenza nominale continua massima[(1)] ≤ 35 kW; (6) rapporto potenza[(1)] /peso ≤ 0,2 kW/kg; (7) non derivato da un veicolo dotato di un motore con il doppio della sua potenza[(1)].
L3e - A3	Motociclo ad alte prestazioni	(5) qualsiasi altro veicolo della categoria L3e che non può essere classificato in base ai criteri di prestazione delle sottocategoria A1 o A2.

Categoria	Nome della categoria	Criteri comuni di classificazione
L4e	Motocicli a due ruote con sidecar	(1) veicolo di base a motore conforme ai criteri di classificazione e sottoclassificazione per i veicoli L3e; (2) veicolo di base dotato di sidecar.

NB: le note degli allegati figurano all'ultima pagina dell'allegato VIII.

Categoria	Nome della categoria	Criteri comuni di classificazione
L5e	Triciclo a motore	(1) tre ruote e dotato di un tipo di propulsione di cui all'articolo 4, paragrafo 3; (2) se un motore a combustione PI fa parte della propulsione del veicolo: cilindrata > 50 cm^3 ; (3) velocità massima per costruzione > 45 km/h; (4) potenza nominale continua massima[(1)] > 4 kW.
Sotto categorie	**Nome della sottocategoria**	**Criteri supplementari della sottocategoria:**
L5Ae	Triciclo	(5) tricicli a motore diversi da quelli conformi ai criteri specifici di classificazione dei tricicli commerciali.
L5Be	Triciclo commerciale	(5) progettato e utilizzato come veicolo commerciale e caratterizzato da un abitacolo chiuso per il conducente e passeggero accessibile mediante due o più porte.
L5Be - U	Triciclo utilitario	(6) progettato esclusivamente per il trasporto di merci con un piano di carico orizzontale, aperto o chiuso, che corrisponde a uno dei seguenti criteri: (1) $lunghezza_{piano\ di\ carico}$ x $larghezza_{piano\ di\ carico}$ > 0,3 x $lunghezza_{veicolo}$ x $larghezza_{veicolo}$ oppure (2) un'area di carico equivalente a quanto definito sopra, utilizzata per installare macchinari e/o attrezzature.
L5Be - P	Triciclo per il trasporto di passeggeri	(6) dotato di due, tre o quattro posti a sedere per passeggeri, incluso il sedile per il conducente, e di cinture di sicurezza.

Categoria	Nome della categoria	Criteri comuni di classificazione
L6e	Quadriciclo leggero	(1) quattro ruote e dotato di un tipo di propulsione di cui all'articolo 4, paragrafo 3; (2) velocità massima per costruzione ≤ 45 km; (3) massa in ordine di marcia ≤ 350 kg, esclusi: a) la massa delle batterie nel caso di un veicolo ibrido o a propulsione integralmente elettrica; b) il peso del sistema a carburante gassoso, inclusi i serbatoi per lo stoccaggio del carburante nel caso di un veicolo a monocarburante, bicarburante o policarburante; c) peso dei serbatoi per stoccare l'aria compressa nel caso della propulsione ad aria precompressa.
Sotto categorie	**Nome della sottocategoria**	**Criteri supplementari della sottocategoria:**
L6Ae	Quad da strada leggero	(4) veicoli della categoria L6e non conformi ai criteri specifici della sottocategoria L6Be; (5) potenza nominale continua massima[(1)] ≤ 4 kW; (6) cilindrata ≤ 50 cm3 se un motore PI fa parte del sistema di propulsione del veicolo.
L6Be	Minicar leggero	(4) abitacolo chiuso per conducente e passeggero, accessibile mediante due o più porte; (5) potenza nominale continua massima[(1)] ≤ 6 kW; (6) cilindrata ≤ 50 cm3 se un motore PI fa parte del sistema di propulsione del veicolo; (7) $\text{Lunghezza}_{\text{veicolo}}$ x $\text{Larghezza}_{\text{veicolo}} \leq 4{,}4\ m^2$ con una $\text{larghezza}_{\text{veicolo}}$ massima ≤ 1,5 m.
L6Be - U	Minicar utilitario leggero	(8) progettato esclusivamente per il trasporto di merci con un piano di carico orizzontale, aperto o chiuso, che corrisponde a uno dei seguenti criteri: a) $\text{lunghezza}_{\text{piano di carico}}$ x $\text{larghezza}_{\text{piano di carico}} > 0{,}3$ x $\text{lunghezza}_{\text{veicolo}}$ x $\text{larghezza}_{\text{veicolo}}$ oppure b) un'area di carico equivalente a quanto definito sopra, utilizzata per installare macchinari e/o attrezzature.
L6Be - P	Minicar leggero per il trasporto di passeggeri	(8) veicolo progettato e utilizzato principalmente per il trasporto di passeggeri, caratterizzato dalla presenza di due posti a sedere per passeggeri, incluso quello del conducente, e di cinture di sicurezza

Categoria	Nome della categoria	Criteri comuni di classificazione
L7e	Quadriciclo pesante	(1) quattro ruote e dotato di un tipo di propulsione di cui all'articolo 4, paragrafo 3; (2) velocità massima per costruzione > 45 km/h; (3) massa in ordine di marcia: a) ≤ 400 kg per il trasporto di passeggeri; b) ≤ 550 kg per il trasporto di merci. La massa in ordine di marcia non include: (1) la massa delle batterie nel caso di un veicolo ibrido o a propulsione integralmente elettrica; (2) il peso del sistema a carburante gassoso, inclusi i serbatoi per lo stoccaggio del carburante nel caso di un veicolo a monocarburante, bicarburante o policarburante; (3) peso dei serbatoi per stoccare l'aria compressa nel caso della propulsione ad aria precompressa; (4) potenza nominale continua massima[(1)] ≤ 15 kW.
Sotto categorie	**Nome della sottocategoria**	**Criteri supplementari della sottocategoria:**
L7Ae	Quad da strada pesante	(5) veicoli della categoria L7e non conformi ai criteri specifici della sottocategoria L7Be; (6) dotato di uno o due posti a sedere per passeggeri, incluso il sedile per il conducente.
L7Be	Minicar pesante	(5) abitacolo chiuso per conducente e passeggero, accessibile mediante due o più porte; (6) dotato di due, tre o quattro posti a sedere per passeggeri, incluso il sedile per il conducente.
L7Be - U	Minicar utilitario pesante	(7) progettato esclusivamente per il trasporto di beni con un piano di carico orizzontale, aperto o chiuso, che corrisponde a uno dei seguenti criteri: a) $\text{lunghezza}_{\text{piano di carico}} \times \text{larghezza}_{\text{piano di carico}} > 0{,}3 \times \text{lunghezza}_{\text{veicolo}} \times \text{larghezza}_{\text{veicolo}}$ oppure b) un'area di carico equivalente a quanto definito sopra, utilizzata per installare macchinari e/o attrezzature.
L7Be - P	Minicar pesante per il trasporto di passeggeri	(7) veicolo progettato e utilizzato principalmente per il trasporto di passeggeri, caratterizzati dalla presenza di massimo quattro posti a sedere per passeggeri, incluso quello del conducente, e di cinture di sicurezza.

ALLEGATO II

Elenco delle prescrizioni per l'omologazione UE per tipo di veicolo

N.	Articolo	Oggetto	Riferimento del documento	Categorie dei veicoli										
				L1Ae	L1Be	L2e	L3e	L4e	L5Ae	L5Be	L6Ae	L6Be	L7Ae	L7Be
I	**Prescrizioni per le prestazioni ambientali e di propulsione**													
1		compatibilità elettromagnetica (CEM)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2	**21 e 22**	procedure di prova ambientali per le emissioni di scarico, le evaporazioni, le emissioni di gas serra e il consumo di carburante		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		velocità massima per costruzione, la coppia massima del motore e la potenza massima netta del motore		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4		procedure di prova relative ai rumori		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

N.	Articolo	Oggetto	Riferimento del documento	Categorie dei veicoli										
				L1Ae	L1Be	L2e	L3e	L4e	L5Ae	L5Be	L6Ae	L6Be	L7Ae	L7Be
II	PRESCRIZIONI DI SICUREZZA FUNZIONALE DEL VEICOLO													
1	20	segnalatori acustici		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2		freni, inclusi i sistemi di antibloccaggio e i sistemi di frenaggio combinati		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		sicurezza elettrica		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4		prova di resistenza dei sistemi di sicurezza funzionale												
5		strutture protettive anteriori e posteriori									X	X	X	X
6		vetri, tergicristalli e lavacristalli nonché dispositivi di sbrinamento e di disappannamento								X		X		X
7		identificazione di comandi, spie e indicatori		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8		installazione di dispositivi di luce e di segnalazione luminosa, inclusa l'accensione automatica delle luci		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9		visibilità posteriore		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
10		ancoraggi delle cinture di sicurezza e cinture di sicurezza								X	X	X	X	X
11		posti a sedere (sedili e selle)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12		capacità di sterzata		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
13		pneumatici		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
14		targhetta della velocità massima del veicolo e la sua ubicazione sul veicolo								X	X	X	X	X
15		protezione degli occupante del veicolo, come finiture interne, poggiatesta, porte del veicolo								X		X		X
16		limitazione della velocità del veicolo come da progettazione		X	X	X					X	X		
17		integrità della struttura del veicolo		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

N.	Articolo	Oggetto	Riferimento del documento	Categorie dei veicoli										
				L1Ae	L1Be	L2e	L3e	L4e	L5Ae	L5Be	L6Ae	L6Be	L7Ae	L7Be
III	PRESCRIZIONI DI COSTRUZIONE													
1	18 e 19	misure contro la manomissione		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2		dispositivi di attacco e di agganciamento		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		dispositivi di protezione contro un impiego non autorizzato		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4		sporgenze esterne		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5		stoccaggio del carburante		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6		piattaforma di carico				X				X		X		X
7		masse e dimensioni		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8		sistema di diagnosi di bordo			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9		maniglie e poggiapiedi per i passeggeri		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
10		alloggiamento della targa d'immatricolazione posteriore		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
11		informazioni sulla riparazione e la manutenzione		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12		cavalletti		X	X		X							
13		iscrizioni regolamentari		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

N.	Articolo	Oggetto	Riferimento del documento	Categorie dei veicoli										
				L1Ae	**L1Be**	**L2e**	**L3e**	**L4e**	**L5Ae**	**L5Be**	**L6Ae**	**L6Be**	**L7Ae**	**L7Be**
IV	**PRESCRIZIONI AMMINISTRATIVE**													
1	**36**	certificato di conformità		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	**X**
2	**31**	prescrizioni relative alla conformità della produzione		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	**X**
3	**25**	prescrizioni relative al fascicolo informativo e alla documentazione		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	**X**
4	**37**	prescrizioni relative alle iscrizioni		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	**X**
5	**30**	prescrizioni relative alle prove interne e alle prove virtuali		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	**X**
6	**28**	certificato di omologazione		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	**X**
7	**27**	numero di omologazione		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	**X**
8	**23**	procedure di omologazione		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	**X**
9	**60**	sistemi di identificazione del veicolo e del motore		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	**X**

ALLEGATO III

Limiti per le piccole serie

Categoria del veicolo	Nome della categoria del veicolo	Piccole serie (unità per ogni tipo venduto, immatricolato e messo in circolazione all'anno)
L1Ae	Bicicletta a pedalata assistita	20
L1Be	Ciclomotore a due ruote	
L2e	Ciclomotore a tre ruote	
L3e	Motociclo a due ruote	50
L4e	Motociclo a due ruote con sidecar	100
L5Ae	Triciclo	50
L5Be	Triciclo commerciale	100
L6Ae	Quad da strada leggero	20
L6Be	Minicar leggero	100
L7Ae	Quad da strada pesante	20
L7Be	Minicar pesante	100

ALLEGATO IV

Calendario per l'applicazione del presente regolamento per quanto riguarda l'omologazione per tipo

Nome della categoria del veicolo	Livello Euro	Date di applicazione		
		Nuovi tipi di veicoli Facoltativa	Nuovi tipi di veicoli Obbligatoria	Tipi di veicoli esistenti Obbligatoria
L1e — L7e	Euro 3[(4)]	1° luglio 2013	1º gennaio 2014	1º gennaio 2015
	Euro 4[(5)]	1° gennaio2015	1º gennaio 2017	1° gennaio 2018
	Euro 5[(6)]	1° gennaio2018[(7)]	1° gennaio 2020[(7)]	1° gennaio 2021[(7)]

NB: le note degli allegati figurano all'ultima pagina dell'allegato VIII.

ALLEGATO V

Prove e prescrizioni ambientali

I veicoli della categoria L possono essere omologati per tipo solo se adempiono alle seguenti prescrizioni ambientali:

Tipo di prova	Descrizione	Prescrizioni: valori limite	Prescrizioni: procedure di prova
I	Emissioni di scarico dopo l'avvio a freddo	Allegato VI A	
II	- PI o ibrido[8] dotato di PI: emissioni CO al minimo e a regime minimo accelerato - CI or ibrido con motore CI: prova in accelerazione libera	Direttiva 96/96/CE[9] modificata dalla direttiva 2009/40/CE[10]	Direttiva 96/96/CE, modificata dalla direttiva 2009/40/CE.
III	Emissioni di gas dal basamento	Zero emissioni, carter chiuso. Le emissioni di gas dal basamento non possono essere scaricate direttamente nell'atmosfera da qualunque veicolo per tutto il ciclo di vita utile.	
IV	Emissioni per evaporazione	Allegato VI C	
V	Durata dei dispositivi di controllo dell'inquinamento	Allegati VI e VII	
VI	Prova a bassa temperatura	Non pertinente	Non pertinente
VII	Emissioni di CO_2/ consumo di carburante	Misurazione e dichiarazione, nessun valore limite ai fini dell'omologazione.	
VIII	Sistema di diagnosi di bordo (OBD)	Allegato VI B	
IX	Livello sonoro	Allegato VI D	
X	Compatibilità elettromagnetica	Regolamento UNECE n. 10 [11]	Regolamento UNECE n. 10

NB: le note degli allegati figurano all'ultima pagina dell'allegato VIII.

ALLEGATO VI

Valori limite di emissione di inquinanti, tetti OBD e valori limiti per il livello sonoro ai fini dell'omologazione per tipo e della conformità della produzione

A) Valori limiti di emissione di scarico dopo l'avvio a freddo

(A1) Euro 3[4]

Categoria del veicolo	Nome della categoria del veicolo	Classe di propulsione	Livello Euro	Massa del monossido di carbone (CO)	Massa degli idrocarburi totali (THC)	Massa degli ossidi di azoto (NOx)	Massa del particolato (PM)	Somma della massa totale degli idrocarburi e degli ossidi di azoto (THC +	Ciclo di prova
				L_1 (mg / km)	L_2 (mg / km)	L_3 (mg / km)	L_4 (mg / km)	L_5 (mg / km)	
L1Ae	Bicicletta a pedalata assistita	PI / CI / Ibrido	Euro 3	560	100	130	-	-	Regolamento UNECE n. 47[12]
L1Be	Ciclomotore a due ruote	PI / CI / Ibrido	Euro 3	1000	-	-	-	1200	Regolamento UNECE n. 47
L2e	Ciclomotore a tre ruote	PI / CI / Ibrido	Euro 3	3500	-	-	-	1200	Regolamento UNECE n. 47
L3e[4] L4e[14] L5Ae L7Ae	Motociclo a due ruote con e senza sidecar - Triciclo – Quad da strada pesante	PI, $v_{max} < 130$ km/h	Euro 3	1970	560	130	-	-	WMTC, fase 2
		PI, $v_{max} \geq 130$ km/h	Euro 3	1970	250	170	-	-	WMTC, fase 2
		CI / Ibrido	Euro 3	1000	100	570	100[15]	-	WMTC, fase 2
L5Be	Triciclo commerciale	PI	Euro 3	4000	1000	250	-	-	Regolamento UNECE n. 40[13]
		CI / Ibrido	Euro 3	1000	150	650	100[15]	-	Regolamento UNECE n. 40
L6Ae L6Be	Quad da strada leggero – Minicar leggero	PI	Euro 3	3500				1200	Regolamento UNECE n. 47
		CI / Ibrido	Euro 3	1000	150	650	100[15]		Regolamento UNECE n. 47
L7Be	Minicar pesante	PI	Euro 3	4000	1000	250	-	-	Regolamento UNECE n. 40
		CI / Ibrido	Euro 3	1000	150	650	100[15]		Regolamento UNECE n. 40

NB: le note degli allegati figurano all'ultima pagina dell'allegato VIII.

(A2) Euro 4[5]

Categoria del veicolo	Nome della categoria del veicolo	Classe di propulsione	Livello Euro	Massa del monossido di carbone (CO)	Massa degli idrocarburi totali (THC)	Massa degli ossidi di azoto (NOx)	Massa del Particolato (PM)	Ciclo di prova
				L_1 (mg / km)	L_2 (mg / km)	L_3 (mg / km)	L_4 (mg / km)	
L1Ae	Bicicletta a pedalata assistita	PI / CI / Ibrido	Euro 4	560	100	70		Regolamento UNECE n. 47
L1Be	Ciclomotore a due ruote	PI / CI / Ibrido	Euro 4	1000	630	170	-	Regolamento UNECE n. 47
L2e	Ciclomotore a tre ruote	PI / CI / Ibrido	Euro 4	1900	730	170	-	Regolamento UNECE n. 47
L3e[5] L4e[14] L5Ae L7Ae	-Motociclo a due ruote con e senza sidecar - Triciclo - Quad da strada pesante	PI, $v_{max} < 130$ km/h	Euro 4	1140	380	70	-	WMTC, fase 2
		PI, $v_{max} \geq 130$ km/h	Euro 4	1140	170	90	-	WMTC, fase 2
		CI / Ibrido	Euro 4	1000	100	300	80[15]	WMTC, fase 2
L5Be	Triciclo commerciale	PI	Euro 4	2000	550	250	-	Regolamento UNECE n. 40
		CI / Ibrido	Euro 4	1000	100	550	80[15]	Regolamento UNECE n. 40
L6Ae L6Be	Quad da strada leggero Minicar leggero	PI	Euro 4	1900	730	170		Regolamento UNECE n. 47
		CI / Ibrido	Euro 4	1000	100	550	80[15]	Regolamento UNECE n. 47
L7Be	Minicar pesante	PI	Euro 4	2000	550	250	-	Regolamento UNECE n. 40
		CI / Ibrido	Euro 4	1000	100	550	80[15]	Regolamento UNECE n. 40

NB: le note degli allegati figurano all'ultima pagina dell'allegato VIII.

(A3) Euro 5[6]

Categoria veicolo	Nome della categoria del veicolo	Classe di propulsione	Livello Euro[7]	Massa del)monossido di carbone (CO)	Massa degli idrocarburi totali (THC)	Massa degli idrocarburi non metanici (NMHC)	Massa degli ossidi di azoto (NOx)	Massa del Particolato (PM)	Ciclo di prova
				L_1 (mg / km)	L_{2A} (mg / km)	L_{2B} (mg / km)	L_3 (mg / km)	L_4 (mg / km)	
L1Ae	Bicicletta a pedalata assistita	PI / CI / Ibrido	Euro 5	500	100	68	60	4,5[16]	WMTC modificato[17]
L1Be - L7e[6]	Tutti gli altri veicoli della categoria L	PI	Euro 5[6]	1000	100	68	60	4,5[16]	WMTC modificato
		CI / Ibrido		500	100	68	90	4,5	WMTC modificato

NB: le note degli allegati figurano all'ultima pagina dell'allegato VIII.

(B) Valori limite di emissione per la diagnosi di bordo

(B1) Euro 4[(5)], OBD fase I.

Categoria veicolo	Nome della categoria del veicolo	Classe di propulsione	Livello Euro	Massa del)monossido di carbone (CO)	Massa degli idrocarburi totali (THC)	Massa degli ossidi di azoto (NOx)	Ciclo di prova
				OT_1 (mg / km)	**OT_2** (mg / km)	**OT_3** (mg / km)	
L1Be L2e L6Ae	- Ciclomotore a due ruote - Ciclomotore a tre ruote -Quad da strada leggero	PI, CI o Ibrido	Euro 4	3610	2690	850	Regolamento UNECE n. 47
L3e[(5)] L4e[(14)] L5Ae L7Ae	-Motociclo a due ruote con e senza sidecar - Triciclo - Quad da strada pesante	PI $v_{max} < 130$ km/h	Euro 4	2170	1400	350	WMTC, fase 2
		PI $v_{max} \geq 130$ km/h		2170	630	450	WMTC, fase 2
		CI o Ibrido		2170	630	900	WMTC, fase 2

(B2) Euro 5[(6)], OBD stage I, e[(7)] OBD fase II

Categoria veicolo	Nome della categoria del veicolo	Classe di propulsione	Livello Euro	Massa del)monossido di carbone (CO)	Massa degli idrocarburi non metanici (NMHC)	Massa degli ossidi di azoto (NOx)	Massa del Particolato (PM)	Ciclo di prova
				OT_1 (mg / km)	**OT_2** (mg / km)	**OT_3** (mg / km)	**OT_4** (mg / km)	
L1Be — L7e[(6)]	Tutti veicoli della categoria L ad eccezione della categoria L1Ae	PI	Euro 5	1900	250	300	50	WMTC modificato
		CI o Ibrido	Euro 5	1900	320	540	50	WMTC modificato

NB: le note degli allegati figurano all'ultima pagina dell'allegato VIII

(C) Valori limite di emissione per evaporazione

(C1) Euro 4[5]

Categoria veicolo	Nome della categoria del veicolo	Classe di propulsione	Livello Euro	Massa degli idrocarburi totali (THC)(mg / test)	Ciclo di prova
L3e[5] L4e[14]	Motociclo a due ruote[20] con e senza sidecar	PI[18]	Euro 5	2 000	SHED
L5Ae	Triciclo	PI[18]	Euro 4		
L6Ae	Quad da strada leggero	PI[18]	Euro 4		
L7Ae	Quad da strada pesante	PI[18]	Euro 4		

(C2) Euro 5[6]

Categoria del veicolo[19]	Nome della categoria del veicolo	Classe di propulsione	Livello Euro	Prova di permeazione (mg / m^2 / giorno)		Massa degli idrocarburi totali (THC) nella prova SHED (mg / prova)
				Serbatoio del carburante	Circuito di alimentazione	Veicolo
L1Ae	Bicicletta a pedalata assistita	PI[18]	Euro 5	1500	15000	1500
L1Be	Ciclomotore a due ruote		Euro 5	1500	15000	1500
L2e	Ciclomotore a tre ruote		Euro 5	1500	15000	1500
L3e[6] L4e[14]	Motociclo a due ruote con e senza sidecar		Euro 6			1500
L5Ae	Triciclo		Euro 5			1500
L5Be	Triciclo commerciale		Euro 5	1500	15000	1500
L6Ae	Quad da strada leggero		Euro 5			1500
L6Be	Minicar leggero		Euro 5	1500	15000	1500
L7Ae	Quad da strada pesante		Euro 5			1500
L7Be	Minicar pesante		Euro 5	1500	15000	1500

NB: le note degli allegati figurano all'ultima pagina dell'allegato VIII.

(D) Valori limite del livello sonoro — Euro 3[(4)], Euro 4[(5)], Euro 5[(6)]

Categoria del veicolo	Nome della categoria del veicolo	livello sono Euro 3[(4)] [(21)] (dB(A))	procedura di prova Euro 3[(4)] [(23)]	Livello sonoro Euro 4[(5)] [(21)] (dB(A))	Procedura di prova Euro 4[(5)] [(23)]	Livello sonoro Euro 5[(6)] [(22)] (dB(A))	Procedura di prova Euro 5[(6)]
L1Ae	Bicicletta a pedalata assistita	63	Atto delegato / Regolamento UNECE n. 63	63[(21)]	Atto delegato / Regolamento UNECE n. 63		Regolamento UNECE n. 63
L1Be	Ciclomotore a due ruote $v_{max} \leq 25$ km/h	66		66			
	Ciclomotore a due ruote $v_{max} \leq 45$ km/h	71		71			
L2e	Ciclomotore a tre ruote	76	Atto delegato / Regolamento UNECE n. 9	76	Atto delegato / Regolamento UNECE n. 9		Regolamento UNECE n. 9
L3e	Motociclo a due ruote Cilindrata ≤ 80 cm^3	75	Atto delegato / Regolamento UNECE n. 41	75	Atto delegato / Regolamento UNECE n. 41		Regolamento UNECE n. 41
	Motociclo a due ruote 80 cm^3 < Cilindrata $\leq$ 175 cm^3	77		77			
	Motociclo a due ruote Cilindrata > 175 cm^3	80		80			
L4e	Motociclo a due ruote con sidecar	80		80			
L5Ae	Triciclo	80	Atto delegato / Regolamento UNECE n. 9	80	Atto delegato / Regolamento UNECE n. 9		Regolamento UNECE n. 9
L5Be	Triciclo commerciale	80		80			
L6Ae	Quad leggero	80	Atto delegato / Regolamento UNECE n. 63	80	Atto delegato / Regolamento UNECE n. 63		Regolamento UNECE n. 63
L6Be	Minicar leggero	80	Atto delegato / Regolamento UNECE n. 9	80	Atto delegato / Regolamento UNECE n. 9		Regolamento UNECE n. 9
L7Ae	Quad da strada	80		80			
L7Be	Minicar pesante	80		80			

NB: le note degli allegati figurano all'ultima pagina dell'allegato VIII.

ALLEGATO VII

Durata dei dispositivi di controllo dell'inquinamento

A) Chilometraggio della durata dei veicoli della categoria L

Categoria del veicolo	Nome della categoria del veicolo	Chilometraggio (km) di durata Euro 3[4]	Chilometraggio (km) di durata Euro 4[5]	Chilometraggio (km) di durata Euro 5[6][7]
L1Ae	Bicicletta a pedalata assistita	5 000	5 500	6 000
L1Be L2e L6Ae	- Ciclomotore a due ruote - Ciclomotore a tre ruote -Quad da strada leggero	10 000	11 000	12 000
L3e L4e[14] L5e L6Be L7Be	-Motociclo a due ruote, con e senza sidecar (v_{max} **< 130 km/h**) -Triciclo -Minicar leggero -Minicar pesante	18 000	20 000	30 000
L3e L4e[14] L7Ae	Motociclo a due ruote, con e senza sidecar (v_{max} **≥ 130 km/h**) Quad da strada pesante	30 000	35 000	50 000

(B) Fattori di deterioramento (DF)

Categoria del veicolo	Categoria del veicolo	Euro 3[4] DF (-)				Euro 4[5] DF (-)				Euro 5[6] DF+[7] (-)							
		CO	HC	NOx	PM	CO	HC	NOx	PM	CO	THC		NMHC		NOx		$PM^{[24]}$
											PI	CI[25]	PI	CI	PI	CI	CI
L1e — L7e	Tutti	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,5	1,3	1,1	1,3	1,1	1,3	1,1	1,0

NB: le note degli allegati figurano all'ultima pagina dell'allegato VIII.

ALLEGATO VIII

Prescrizioni supplementari di sicurezza funzionale

Tema	Data della domanda	Prescrizioni
Montaggio obbligatorio di sistemi di frenaggio avanzati[26]	Quattro anni dalla data prevista all'articolo 82, secondo comma.	a) i motocicli nuovi[27] della sottocategoria L3e-A1 venduti, immatricolati e messi in circolazione devono essere muniti di un sistema antibloccaggio oppure di un sistema di frenaggio combinato oppure entrambi i sistemi di frenaggio avanzati, a scelta del costruttore del veicolo; b) i motocicli nuovi delle sottocategorie L3e-A2 e L3e-A3 venduti, immatricolati e messi in circolazione devono essere muniti di un sistema di antibloccaggio dei freni.
Sicurezza della sterzata su strade con pavimentazione dura	La data di cui all'articolo 82, secondo comma.	I veicoli della categoria L devono essere fabbricati in modo che ognuna delle ruote possa ruotare a velocità diversa in qualsiasi momento in modo da garantire la sicurezza delle sterzate su strade con pavimentazione dura. Nel caso dei veicoli a tre o quattro ruote muniti di un differenziale bloccabile, esso deve essere progettato in modo da non essere bloccato allo stato normale.
Miglioramento della visibilità del veicolo e del conducente mediante l'accensione automatica delle luci[30]	La data di cui all'articolo 82, secondo comma.	Per garantire una migliore visibilità i veicoli della categoria L devono essere muniti dei seguenti dispositivi: a) per i veicoli della categoria L1e: dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa conformemente al regolamento UNECE 74 Rev. 2, che prescrive l'accensione automatica delle luci; b) per i veicoli della categoria L3e: a scelta del costruttore del veicolo, dispositivi di illuminazione o di segnalazione luminosa conformi al regolamento UNECE 53 Rev. 2 e le sue modifiche 1 e 2 oppure luci diurne specifiche (DRL) conformi al regolamento UNECE 87 Rev. 2 e le sue modifiche 1 e 2; c) per i veicoli di tutte le altre sottocategorie della categoria L: un sistema di illuminazione ad accensione automatica oppure, a scelta del costruttore, luci diurne specifiche che si accendono automaticamente[31].

NB: le note degli allegati figurano all'ultima pagina dell'allegato VIII.

Note esplicative per gli allegati da I a VIII

(1) I limiti di potenza di cui all'allegato I sono basati sulla potenza nominale continua massima indipendentemente dal sistema di propulsione del veicolo.

(2) La sottoclassificazione di un veicolo L3e in base alla velocità massima di costruzione pari o inferiore a 130 km/h oppure superiore a 130 km/h è indipendente dalla sua sottoclassificazione nelle classi di prestazione della propulsione A1 (anche se sia improbabile il raggiungimento di 130 km/h), A2 o A3.

(3) I sistemi di frenaggio avanzati sono obbligatori solo per i veicoli della categoria L3e, come stipulato dall'allegato VIII.

(4) Categoria L3e: Euro 4.

(5) Categoria L3e: Euro 5.

(6) Categoria L3e: Euro 6.

(7) Cfr. articolo 21, paragrafi 4 e 5.

(8) Se i motori ibridi sono dotati di un sistema stop/start, il costruttore garantisce che il motore a combustione gira al minimo e a regime minimo accelerato. Deve essere possibile sottoporre il veicolo alla prova di accelerazione libera se il sistema di propulsione comprende un motore CI.

(9) GU L 282 dell'1.11.1996, pag. 64.

(10) GU L 141 del 6.6.2009, pag. 12.

(11) GU L 116/1 dell'8.5.2010, pag. 1.

(12) GU C […] del […], pag. […], inclusa la ponderazione a freddo.

(13) GU C […] del […], pag. […].

(14) Solo la base del motociclo a due ruote cui è fissato il sidecar deve rispettare gli appropriati valori limiti di emissione.

(15) Solo CI, anche se ad es. un sistema ibrido include un motore CI.

(16) Applicabile solo ai motore a benzina ad iniezione diretta.

(17) Lo studio sull'impatto ambientale di cui all'articolo 21, paragrafo 4, valuterà anche la fattibilità di sottoporre al ciclo di prova WMTC modificato i veicoli della categoria L diversi da L3e, L5Ae e L7Ae.

(18) Motori PI a benzina, miscela di benzina o etanolo.

(19) Lo studio dell'impatto ambientale che sarà eseguito per la Commissione a norma dell'articolo 21, paragrafo 5, esaminerà anche il rapporto costi/efficacia del controllo delle emissioni per evaporazione. Esso esaminerà inoltre la possibilità e il rapporto costi/efficacia di sostituire la prova SHED con una prova di permeazione del serbatoio e del circuito per le categorie di veicoli non ancora sottoposti a prove di emissione per evaporazione (cfr. articolo 21, paragrafi 4 e 5).

(20) $v_{max} \geq 130$ km/h.

(21) Fino a quando l'UE non aderisce ai regolamenti UNECE 9, 41 e 63 e adotta tali regolamenti nel UNECE WP20 e nell'UE, inclusi gli associati limiti equivalenti del livello sonoro per le fasi Euro 3 e Euro 4, i veicoli dovranno rispettare i limiti stabiliti nell'allegato VI(D). Una volta che l'UE avrà adottato i regolamenti UNECE 9, 41 e 63, essi diventeranno obbligatori, inclusi i limiti del livello sonoro che sono equivalenti a quelli fissati nell'allegato VI(D), e sostituiranno le procedure di prova nell'atto delegato.

(22) I limiti del livello sonoro TBD Euro 5 vanno modificati in un atto di codecisione separato.

(23) Un atto delegato del presente regolamento comprende le procedure di prova del livello sonoro; esso sarà sostituito dai regolamenti UNECE 9, 41 e 63.

(24) Applicabile solo ai motori PI, DI e CI.

(25) Applicabile anche ai veicoli ibridi.

(26) Con "sistema di frenaggio avanzato" s'intende un sistema di antibloccaggio, un sistema di frenaggio combinato o entrambi. Le prestazioni dei sistemi di frenaggio avanzati saranno sottoposti a prova secondo le prescrizioni stabilite in un atto delegato.

(27) I veicoli della categoria L4e (motocicli con sidecar) sono esclusi dalle prescrizioni a) e b) relative al montaggio obbligatorio di sistemi di frenaggio avanzati.

(28) Con "sistema di antibloccaggio" s'intende un sistema che individua lo slittamento delle ruote e modula automaticamente la pressione che produce la forza frenante sulle ruote in modo da limitare il livello di slittamento.

(29) Con "sistema di frenaggio combinato" s'intende:

a) per i veicoli delle categorie L1e e L3e: un sistema di frenaggio in cui almeno due freni su ruote diverse sono azionati mediante un commando unico;

b) per i veicoli della categoria L4e: un sistema di frenaggio in cui i freni su almeno le ruote anteriori e posteriori sono azionati mediante un unico commando (se la ruota posteriore e la ruota del sidecar sono frenati dallo stesso sistema di frenaggio, esso è considerato il freno posteriore);

c) per i veicoli delle categorie L2e, L5e, L6e e L7e: un sistema di frenaggio in cui i freni su tutte le ruote sono azionati mediante un commando unico;

(30) Con "accensione automatica" s'intende un sistema di illuminazione che si accende quando il commando di avvio è nella posizione "ON".

(31) Per consentire a un motore a combustione di avviarsi il sistema di illuminazione può essere spento nella fase di avvio del motore per un periodo consecutivo pari o inferiore a 10 secondi.

Allegato IX

Tavola di concordanza[32]

Direttiva 2002/24/CE	Il presente regolamento
Articolo 1, paragrafo 1, primo comma	Articolo 2, paragrafo 1
Articolo 1, paragrafo 1, secondo comma	Articolo 2, paragrafo 2
Articolo 1, paragrafo 2, lettera a, punto i)	Articolo 4, paragrafo 2, lettera a), punto B)
Articolo 1, paragrafo 2, lettera a), punto ii)	Articolo 4, paragrafo 2, lettera b)
Articolo 1, paragrafo 2, lettera b)	Articolo 4, paragrafo 2, lettere c) e d)
Article 1, paragrafo 2, lettera c)	Articolo 4, lettera e)
Articolo 1, paragrafo 3, lettera a)	Articolo 4, lettera f)
Articolo 1, paragrafo 3, lettera a)	Articolo 4, lettera g
Articolo 2	Articolo 3
Articolo 3	Articolo 23
Articolo 4, paragrafo 1	Articolo 27, paragrafo 2
Articolo 4, paragrafo 2	Articolo 27, paragrafo 1
Articolo 4, paragrafo 3	Articolo 5, paragrafo 4
Articolo 4, paragrafo 4	-
Articolo 4, paragrafo 5	Articolo 31, paragrafo 1
Articolo 4, paragrafo 6	Articolo 27, paragrafo 3
Articolo 5, paragrafo 1	Articolo 27, paragrafo 10
Articolo 5, paragrafo 2	Articolo 28, paragrafo 2
Articolo 5, paragrafo 3	Articolo 28, paragrafo 1, lettera b)
Articolo 6, paragrafo 1	Articolo 27, paragrafo 5
Articolo 6, paragrafo 2 , primo comma	Articolo 27, paragrafo 7
Articolo 6, paragrafo 2 , secondo comma	Articolo 27, paragrafo 8
Articolo 7, paragrafo 1 , primo comma	Articolo 36, paragrafo 1
Articolo 7, paragrafo 1 , secondo comma	Articolo 36, paragrafo 4
Articolo, paragrafo 72	Articolo 36, paragrafo 2
Articolo 7, paragrafo 3	Articolo 36, paragrafo 5
Articolo 7, paragrafo 4	Articolo 37, paragrafo 2
Articolo 7, paragrafo 5	Articolo 59, paragrafo 2 , primo comma
Articolo 7, paragrafo 6	Articolo 59, paragrafo 2 , secondo comma
Articolo 8, paragrafo 1	Articolo 37, paragrafo 1
Articolo 8, paragrafo 2 , primo comma	Articolo 37, paragrafo 2
Articolo 8, paragrafo 2 , secondo comma	Articolo 37, paragrafo 3

Nota 32: di cui all'articolo 81.

Direttiva 2002/24/CE	Il presente regolamento
Articolo 9, paragrafo 1	Articolo 46
Articolo 9, paragrafo 2	Articolo 32, paragrafo 1
Articolo 9, paragrafo 3	Articolo 32, paragrafo 2
Articolo 9, paragrafo 4	Articolo 33
Articolo 9, paragrafo 5	Articolo 34, paragrafo 3
Articolo 10, paragrafo 1	Articolo 31, paragrafo 4
Articolo 10, paragrafo 2	Articolo 51, paragrafo 3
Articolo 10, paragrafo 3	Articolo 35, paragrafo 4
Articolo 10, paragrafo 4	Articolo 51, paragrafo 7
Articolo 11	-
Articolo 12	Articolo 50, paragrafo 1
Articolo 13	-
Articolo 14, paragrafo 1, lettera a)	Articolo 5, paragrafo 1
Articolo 14, paragrafo 1, lettera b), punto i)	Articolo 66, paragrafo 9
Articolo 14, paragrafo 1, lettera b), punto ii)	Articolo 64, paragrafo 8
Articolo 14, paragrafo 2 , primo comma	-
Articolo 14, paragrafo 2 , secondo comma	Articolo 66, paragrafo 10
Articolo 15, paragrafo 1	Articolo 45
Articolo 15, paragrafo 2	Articolo 47
Articolo 15, paragrafo 3, primo comma (a), punto i)	Articolo 40
Articolo 15, paragrafo 3, primo comma (a), punto ii)	Articolo 22, lettera e)
Articolo 15, paragrafo 3, secondo comma	-
Articolo 15, paragrafo 3, lettera b), primo comma	-
Articolo 15, paragrafo 3, lettera b), secondo comma	-
Articolo 15, paragrafo 3, lettera b), terzo comma	-
Articolo 15, paragrafo 3, lettera b), quarto comma	-
Articolo 15, paragrafo 4	-
Articolo 16, paragrafo 1, primo comma	-
Articolo 16, paragrafo 1, secondo comma	-
Articolo 16, paragrafo 2, primo comma	-
Articolo 16, paragrafo 2, secondo comma	-
Articolo 16, paragrafo 3	Articolo 38
Articolo 17	Articolo 39
Articolo 18, paragrafo 1	Articolo 74, paragrafo 1
Articolo 18, paragrafo 2	Articolo 74, paragrafo 2
Articolo 18, paragrafo 3	-
Articolo 19	Articolo 81
Articolo 20	Articolo 82, paragrafo 2

Direttiva 2002/24/CE	Il presente regolamento
Articolo 21	Articolo 79, paragrafo 1
Articolo 22	-
Articolo 23	Articolo 82, paragrafo 1
Articolo 24	-