

Il presente testo è un semplice strumento di documentazione e non produce alcun effetto giuridico. Le istituzioni dell'Unione non assumono alcuna responsabilità per i suoi contenuti. Le versioni facenti fede degli atti pertinenti, compresi i loro preamboli, sono quelle pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea e disponibili in EUR-Lex. Tali testi ufficiali sono direttamente accessibili attraverso i link inseriti nel presente documento

► **B** **REGOLAMENTO (UE) 2018/858 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**
del 30 maggio 2018

relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1)

Modificato da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
► <u>M1</u>	Regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 novembre 2019	L 325	1	16.12.2019
► <u>M2</u>	Regolamento delegato (UE) 2021/1445 della Commissione del 23 giugno 2021	L 313	4	6.9.2021
► <u>M3</u>	Regolamento delegato (UE) 2022/2236 della Commissione del 20 giugno 2022	L 296	1	16.11.2022

Rettificato da:

- **C1** Rettifica, GU L 398 dell'11.11.2021, pag. 29 (2019/2144)
- **C2** Rettifica, GU L 266 del 13.10.2022, pag. 22 (2018/858)



**REGOLAMENTO (UE) 2018/858 DEL PARLAMENTO
EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

del 30 maggio 2018

relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE

(Testo rilevante ai fini del SEE)

CAPO I

OGGETTO, AMBITO DI APPLICAZIONE E DEFINIZIONE

Articolo 1

Oggetto

1. Il presente regolamento stabilisce le disposizioni amministrative e le prescrizioni tecniche per l'omologazione e l'immissione sul mercato di tutti i nuovi veicoli, dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti di cui all'articolo 2, paragrafo 1, e per le omologazioni individuali.

Il presente regolamento stabilisce inoltre le disposizioni per l'immissione sul mercato e l'entrata in circolazione di parti e accessori che possono comportare gravi rischi per il corretto funzionamento dei sistemi essenziali dei veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 1.

2. Il presente regolamento stabilisce le prescrizioni di vigilanza del mercato dei veicoli, dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti che sono soggetti a omologazione. Il presente regolamento stabilisce inoltre le prescrizioni di vigilanza del mercato delle parti e degli accessori destinati a tali veicoli.

Articolo 2

Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento si applica ai veicoli a motore delle categorie M e N e ai loro rimorchi della categoria O destinati a essere utilizzati su strade pubbliche, compresi quelli progettati e costruiti in una o più fasi, e ai sistemi, ai componenti e alle entità tecniche indipendenti nonché alle parti e agli accessori progettati e costruiti per tali veicoli e i loro rimorchi.

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

a) veicoli agricoli o forestali come definiti nel regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾;

⁽¹⁾ Regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 febbraio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli agricoli e forestali (GU L 60 del 2.3.2013, pag. 1).

▼B

- b) veicoli a motore a due o tre ruote e quadricicli come definiti nel regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾;
- c) veicoli cingolati;
- d) veicoli progettati e costruiti o adattati per essere utilizzati esclusivamente dalle forze armate.

3. Per i seguenti veicoli il costruttore può chiedere l'omologazione, anche individuale, a norma del presente regolamento, a condizione che tali veicoli soddisfino le prescrizioni del presente regolamento:

- a) veicoli progettati e costruiti per essere essenzialmente utilizzati in cantieri edili, cave, infrastrutture portuali o aeroportuali;
- b) veicoli progettati e costruiti o adattati per essere utilizzati dalla protezione civile, dai servizi antincendio e dai servizi responsabili del mantenimento dell'ordine pubblico;
- c) veicoli semoventi specificamente progettati e costruiti per eseguire lavori che, per le loro caratteristiche costruttive, non sono idonei al trasporto di passeggeri o di merci e che non sono macchine montate su un telaio di veicolo a motore.

Tali omologazioni fanno salva l'applicazione della direttiva 2006/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾.

4. Per i veicoli seguenti il costruttore può chiedere l'omologazione individuale a norma del presente regolamento:

- a) veicoli destinati esclusivamente alle corse automobilistiche su strada;
- b) prototipi di veicoli utilizzati su strada sotto la responsabilità di un costruttore per lo svolgimento di specifici programmi di prove, purché siano stati progettati e costruiti specificamente a tal fine.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento e degli atti normativi elencati nell'allegato II, salvo disposizioni contrarie ivi contenute, si intende per:

- 1) «omologazione»: la procedura con cui un'autorità di omologazione certifica che un tipo di veicolo, di sistema, di componente o di entità tecnica indipendente è conforme alle disposizioni amministrative e alle prescrizioni tecniche pertinenti;

⁽¹⁾ Regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli (GU L 60 del 2.3.2013, pag. 52).

⁽²⁾ Direttiva 2006/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006, relativa alle macchine e che modifica la direttiva 95/16/CE (GU L 157 del 9.6.2006, pag. 24).

▼B

- 2) «omologazione UE»: la procedura con cui un'autorità di omologazione certifica che un tipo di veicolo, di sistema, di componente o di entità tecnica indipendente è conforme alle disposizioni amministrative e alle prescrizioni tecniche pertinenti del presente regolamento;
- 3) «omologazione nazionale»: la procedura con cui un'autorità di omologazione certifica che un tipo di veicolo, di sistema, di componente o di entità tecnica indipendente è conforme alle disposizioni amministrative e alle prescrizioni tecniche pertinenti stabilite nel diritto nazionale di uno Stato membro; la validità di questa omologazione è limitata al territorio di tale Stato membro;
- 4) «certificato di omologazione»: il documento con cui l'autorità di omologazione certifica ufficialmente l'omologazione di un tipo di veicolo, di sistema, di componente o di entità tecnica indipendente;
- 5) «certificato di conformità»: il documento rilasciato dal costruttore in cui si attesta che un veicolo prodotto è conforme al tipo di veicolo omologato e a tutti gli atti normativi che erano applicabili al momento della sua produzione;
- 6) «omologazione individuale»: la procedura con cui un'autorità di omologazione certifica che un determinato veicolo, unico o meno, è conforme alle disposizioni amministrative e alle prescrizioni tecniche pertinenti per l'omologazione individuale UE o per l'omologazione individuale nazionale;
- 7) «omologazione globale di un tipo di veicolo»: la procedura con cui un'autorità di omologazione certifica che un tipo di veicolo incompleto, completo o completato è conforme alle disposizioni amministrative e alle prescrizioni tecniche pertinenti;
- 8) «omologazione in più fasi»: la procedura con cui una o più autorità di omologazione certificano che, a seconda del suo stato di completamento, un tipo di veicolo incompleto o completato è conforme alle disposizioni amministrative e alle prescrizioni tecniche pertinenti;
- 9) «omologazione a tappe»: la procedura che consiste nell'ottenere gradualmente la serie completa di certificati di omologazione UE o certificati di omologazione UN per i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti che fanno parte di un veicolo e che conduce, nella fase finale, all'omologazione globale di un tipo di veicolo;
- 10) «omologazione in un'unica tappa»: la procedura con cui un'autorità di omologazione certifica, con un'unica operazione, che un tipo di veicolo, di sistema, di componente o di entità tecnica indipendente nel suo complesso è conforme alle disposizioni amministrative e alle prescrizioni tecniche pertinenti;

▼B

- 11) «omologazione mista»: un'omologazione a tappe per la quale sono state ottenute una o più omologazioni di sistemi durante la fase finale dell'omologazione globale di un tipo di veicolo, senza bisogno di rilasciare i certificati di omologazione UE per tali sistemi;
- 12) «omologazione di un sistema»: la procedura con cui un'autorità di omologazione certifica che un tipo di sistema è conforme alle disposizioni amministrative e alle prescrizioni tecniche pertinenti;
- 13) «omologazione di un'entità tecnica indipendente»: la procedura con cui un'autorità di omologazione certifica che un tipo di entità tecnica indipendente è conforme alle disposizioni amministrative e alle prescrizioni tecniche pertinenti in relazione a uno o più tipi di veicoli specificati;
- 14) «omologazione di un componente»: la procedura con cui un'autorità di omologazione certifica che un tipo di componente, in modo indipendente da un veicolo, è conforme alle disposizioni amministrative e alle prescrizioni tecniche pertinenti;
- 15) «veicolo»: ogni veicolo a motore o relativo rimorchio;
- 16) «veicolo a motore»: ogni veicolo azionato da un motore che sia progettato e costruito per muoversi con mezzi propri, abbia almeno quattro ruote, sia completo, completato o incompleto e abbia una velocità massima di progetto superiore a 25 km/h;
- 17) «rimorchio»: ogni veicolo su ruote non semovente, progettato e costruito per essere trainato da un veicolo a motore, che possa ruotare almeno intorno a un asse orizzontale perpendicolare al piano mediano longitudinale e intorno a un asse verticale parallelo al piano mediano longitudinale del veicolo trattore;
- 18) «sistema»: un insieme di dispositivi combinati che svolge una o più funzioni specifiche in un veicolo ed è soggetto alle prescrizioni del presente regolamento o di uno degli atti normativi elencati nell'allegato II;
- 19) «componente»: un dispositivo che è destinato a far parte di un veicolo, può essere omologato indipendentemente da un veicolo ed è soggetto alle prescrizioni del presente regolamento o di uno degli atti normativi elencati nell'allegato II, qualora lo specifico atto normativo lo preveda espressamente;
- 20) «entità tecnica indipendente»: un dispositivo, destinato a far parte di un veicolo, che può essere omologato separatamente, ma soltanto in relazione a uno o più tipi di veicoli determinati, e che è soggetto alle prescrizioni del presente regolamento o di uno degli atti normativi elencati nell'allegato II, qualora lo specifico atto normativo lo preveda espressamente;

▼ B

- 21) «parti»: i prodotti usati per l'assemblaggio, la riparazione e la manutenzione di un veicolo, nonché i pezzi di ricambio;
- 22) «accessori»: i prodotti diversi dalle parti che possono essere aggiunti a un veicolo o montati su di esso;
- 23) «pezzi di ricambio»: i prodotti destinati a essere montati su un veicolo per sostituirne parti originali, compresi i prodotti che sono necessari per l'utilizzo di un veicolo, ad eccezione del carburante;
- 24) «veicolo base»: qualsiasi veicolo usato nella fase iniziale di un'omologazione in più fasi;
- 25) «veicolo incompleto»: un veicolo che, per conformarsi alle prescrizioni tecniche pertinenti del presente regolamento, deve essere completato in almeno una fase successiva;
- 26) «veicolo completato»: un veicolo che risulta dalla procedura di omologazione in più fasi e che è conforme alle prescrizioni tecniche pertinenti del presente regolamento;
- 27) «veicolo completo»: un veicolo che non deve essere completato per essere conforme alle prescrizioni tecniche pertinenti del presente regolamento;
- 28) «veicolo di fine serie»: un veicolo che fa parte di uno stock e non può o non può più essere messo a disposizione sul mercato, immatricolato o fatto entrare in circolazione a causa dell'entrata in vigore di nuove prescrizioni tecniche per le quali non è stato omologato;
- 29) «veicolo alimentato da carburante alternativo»: un veicolo progettato per essere in grado di funzionare utilizzando almeno un tipo di carburante che sia gassoso a temperatura e pressione atmosferiche o che sia derivato sostanzialmente da oli non minerali;
- 30) «veicolo prodotto in piccole serie»: un tipo di veicolo il cui numero di unità messe a disposizione sul mercato, immatricolate o fatte entrare in circolazione non supera i limiti quantitativi annuali stabiliti all'allegato V;
- 31) «veicolo per uso speciale»: un veicolo della categoria M, N od O con caratteristiche tecniche specifiche che gli consentono di svolgere una funzione che richiede disposizioni o attrezzature speciali;
- 32) «tipo di veicolo»: un determinato gruppo di veicoli identici almeno per quanto riguarda le caratteristiche specificate nell'allegato I, parte B, incluso un gruppo di veicoli che comprenda le varianti e versioni ivi indicate;
- 33) «semirimorchio»: un veicolo trainato il cui asse o i cui assi sono posizionati dietro al baricentro del veicolo (caricato in modo uniforme) e che è munito di un dispositivo di traino che consente di trasmettere forze orizzontali e verticali al veicolo trattore;

▼B

- 34) «vigilanza del mercato»: le attività svolte e le misure adottate dalle autorità di vigilanza del mercato per garantire che veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti nonché parti e accessori messi a disposizione sul mercato siano conformi alle prescrizioni fissate nella pertinente normativa di armonizzazione dell'Unione e non presentino rischi per la salute, la sicurezza, l'ambiente o qualsiasi altro aspetto di tutela del pubblico interesse;
- 35) «autorità di vigilanza del mercato»: l'autorità o le autorità nazionali preposte alla vigilanza del mercato nel territorio dello Stato membro;
- 36) «autorità di omologazione»: l'autorità o le autorità di uno Stato membro, da questo notificate alla Commissione, che sono competenti per tutti gli aspetti dell'omologazione di un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente, o per l'omologazione individuale, per la procedura di autorizzazione di parti e accessori, per il rilascio e l'eventuale revoca o rifiuto dei certificati di omologazione, fungono da punto di contatto per le autorità di omologazione degli altri Stati membri e sono responsabili della designazione dei servizi tecnici e di garantire che il costruttore rispetti gli obblighi in materia di conformità della produzione;
- 37) «autorità nazionale»: un'autorità di omologazione o qualsiasi altra autorità che partecipa alla vigilanza del mercato, al controllo alle frontiere o all'immatricolazione in uno Stato membro in relazione a veicoli, sistemi, componenti, entità tecniche indipendenti, parti o accessori e ne è responsabile;
- 38) «servizio tecnico»: un organismo o un ente che l'autorità di omologazione designa come laboratorio presso il quale effettuare prove oppure come organismo di valutazione della conformità presso il quale effettuare le valutazioni iniziali e altre prove o ispezioni;
- 39) «organismo nazionale di accreditamento»: un organismo nazionale di accreditamento quale definito all'articolo 2, punto 11), del regolamento (CE) n. 765/2008;
- 40) «costruttore»: una persona fisica o giuridica che è responsabile di tutti gli aspetti dell'omologazione di un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente o dell'omologazione individuale o della procedura di autorizzazione di parti e accessori, della garanzia di conformità della produzione e delle questioni di vigilanza del mercato concernenti i veicoli, i sistemi, i componenti, le entità tecniche indipendenti, le parti e gli accessori prodotti, indipendentemente dal fatto che tale persona sia o non sia direttamente coinvolta in tutte le fasi di progettazione e costruzione del veicolo, del sistema, del componente o dell'entità tecnica indipendente in questione;
- 41) «rappresentante del costruttore»: la persona fisica o giuridica stabilita nell'Unione che, debitamente nominata dal costruttore, lo rappresenta davanti all'autorità di omologazione o all'autorità di vigilanza del mercato e agisce in suo nome negli ambiti oggetto del presente regolamento;

▼ B

- 42) «importatore»: una persona fisica o giuridica stabilita nell'Unione che immette sul mercato un veicolo, un sistema, un componente, un'entità tecnica indipendente, una parte o un accessorio costruiti in un paese terzo;
- 43) «distributore»: un concessionario o qualsiasi altra persona fisica o giuridica nella catena di fornitura, diversa dal costruttore o dall'importatore, che mette a disposizione sul mercato un veicolo, un sistema, un componente, un'entità tecnica indipendente, una parte o un accessorio;
- 44) «operatore economico»: il costruttore, il rappresentante del costruttore, l'importatore o il distributore;
- 45) «operatore indipendente»: una persona fisica o giuridica, diversa da un concessionario o da un riparatore autorizzato, coinvolta direttamente o indirettamente nella riparazione e manutenzione di veicoli, compresi riparatori, costruttori o distributori di utensili, apparecchiature per la riparazione o pezzi di ricambio, editori di informazioni tecniche, club automobilistici, addetti al soccorso stradale, addetti a servizi d'ispezione e di prova e alla formazione di installatori, costruttori e riparatori di equipaggiamenti per veicoli alimentati da carburanti alternativi; indica altresì i riparatori, i concessionari e i distributori autorizzati in seno al sistema di distribuzione di un certo costruttore di veicoli nella misura in cui forniscono servizi di riparazione e manutenzione di veicoli relativamente ai quali non sono membri del sistema di distribuzione del costruttore del veicolo;
- 46) «riparatore autorizzato»: una persona fisica o giuridica che fornisce servizi di riparazione e manutenzione di veicoli e opera nell'ambito del sistema di distribuzione del costruttore;
- 47) «riparatore indipendente»: una persona fisica o giuridica che fornisce servizi di riparazione e manutenzione di veicoli e che non opera nell'ambito del sistema di distribuzione del costruttore;
- 48) «informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo»: tutte le informazioni, successivi supplementi e modifiche compresi, che sono richieste per la diagnosi, la manutenzione e l'ispezione di un veicolo, la sua preparazione al controllo tecnico, la sua riparazione, riprogrammazione o reinizializzazione, o sono richieste per il supporto diagnostico a distanza del veicolo o per il montaggio su un veicolo di parti e accessori, e che sono fornite dal costruttore ai propri partner, concessionari e riparatori autorizzati o sono utilizzate dal costruttore a fini di riparazione o manutenzione;
- 49) «informazioni diagnostiche di bordo (OBD) del veicolo»: le informazioni generate da un sistema che è a bordo di un veicolo o che è collegato a un motore ed è in grado di individuare un malfunzionamento ed eventualmente di segnalarne la comparsa mediante un sistema di allarme, di identificare la probabile zona di malfunzionamento mediante informazioni salvate nella memoria di un computer e di comunicare tali informazioni all'esterno;

▼ B

- 50) «immissione sul mercato»: la messa a disposizione per la prima volta nell'Unione di un veicolo, un sistema, un componente, un'entità tecnica indipendente, una parte o un accessorio;
- 51) «messa a disposizione sul mercato»: la fornitura di un veicolo, un sistema, un componente, un'entità tecnica indipendente, una parte o un accessorio, a titolo oneroso o gratuito, affinché sia distribuito o usato sul mercato nel quadro di un'attività commerciale;
- 52) «entrata in circolazione»: il primo uso nell'Unione, conforme allo scopo per cui è stato progettato, di un veicolo, un sistema, un componente, un'entità tecnica indipendente, una parte o un accessorio;
- 53) «immatricolazione»: l'autorizzazione amministrativa all'entrata in circolazione di un veicolo omologato nel traffico stradale che comporta l'identificazione del veicolo e l'attribuzione al medesimo di un numero di serie, denominato numero di immatricolazione, a titolo permanente o temporaneo;
- 54) «metodo di prova virtuale»: simulazioni al computer e calcoli atti a dimostrare che un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente soddisfa le prescrizioni tecniche di un atto normativo elencato nell'allegato II senza ricorrere all'uso di un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente reale;
- 55) «prescrizioni alternative»: disposizioni amministrative e prescrizioni tecniche intese a garantire un livello di sicurezza funzionale, di tutela dell'ambiente e di sicurezza sul lavoro il più possibile equivalente a quello previsto da uno o più degli atti normativi elencati nell'allegato II;
- 56) «valutazione in loco»: una verifica nei locali di un servizio tecnico o di uno dei suoi subappaltatori o una delle sue affiliate;
- 57) «valutazione in loco di sorveglianza»: una valutazione in loco periodica di routine diversa dalla valutazione in loco svolta per la designazione iniziale del servizio tecnico o di uno dei suoi subappaltatori o una delle sue affiliate e da quella effettuata per il rinnovo della designazione;
- 58) «data di costruzione del veicolo»: la data in cui è stata completata la costruzione di un veicolo conformemente all'omologazione ottenuta da tale costruttore.

*Articolo 4***Categorie di veicoli**

1. Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti categorie di veicoli:

▼B

- a) la categoria M comprende i veicoli a motore progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di passeggeri e dei loro bagagli, ed è suddivisa in:
- i) categoria M₁: veicoli a motore con non più di otto posti a sedere oltre al posto a sedere del conducente e senza spazio per passeggeri in piedi, indipendentemente dal fatto che il numero di posti a sedere sia limitato al posto a sedere del conducente;
 - ii) categoria M₂: veicoli a motore con più di otto posti a sedere oltre al posto a sedere del conducente e con una massa massima non superiore a 5 tonnellate, indipendentemente dal fatto che tali veicoli a motore abbiano uno spazio per passeggeri in piedi; e
 - iii) categoria M₃: veicoli a motore con più di otto posti a sedere oltre al posto a sedere del conducente e con una massa massima superiore a 5 tonnellate, indipendentemente dal fatto che tali veicoli a motore abbiano uno spazio per passeggeri in piedi;
- b) la categoria N comprende i veicoli a motore progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di merci ed è suddivisa in:
- i) categoria N₁: veicoli a motore con una massa massima non superiore a 3,5 tonnellate;
 - ii) categoria N₂: veicoli a motore con una massa massima superiore a 3,5 tonnellate ma non superiore a 12 tonnellate; e
 - iii) categoria N₃: veicoli a motore con una massa massima superiore a 12 tonnellate;
- c) la categoria O comprende i rimorchi ed è suddivisa in:
- i) categoria O₁: rimorchi con una massa massima non superiore a 0,75 tonnellate;
 - ii) categoria O₂: rimorchi con una massa massima superiore a 0,75 tonnellate ma non superiore a 3,5 tonnellate;
 - iii) categoria O₃: rimorchi con una massa massima superiore a 3,5 tonnellate ma non superiore a 10 tonnellate; e
 - iv) categoria O₄: rimorchi con una massa massima superiore a 10 tonnellate.

2. I criteri di classificazione dei veicoli, dei tipi di veicoli, delle varianti e delle versioni sono indicati nell'allegato I.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 82 che modifichino l'allegato I in relazione ai tipi di veicoli e ai tipi di carrozzeria al fine di tenere conto del progresso tecnico.



CAPO II

OBBLIGHI GENERALI

Articolo 5

Prescrizioni tecniche

1. I veicoli, i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti devono essere conformi alle prescrizioni degli atti normativi elencati nell'allegato II.

2. I veicoli, i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti sono considerati non conformi al presente regolamento, in particolare, nei casi seguenti:

- a) se divergono rispetto ai dati riportati nei certificati di omologazione UE e nei relativi allegati o ai dati descrittivi riportati nei verbali di prova più di quanto permesso dal pertinente atto normativo;
- b) se i criteri di prestazione o i valori limite per la produzione in serie stabiliti nel pertinente atto normativo non sono soddisfatti in relazione a tutte le condizioni stabilite dal pertinente atto normativo;
- c) se le informazioni fornite dal costruttore nella scheda informativa non sono riproducibili a tutte le condizioni previste dal pertinente atto normativo da parte delle autorità di omologazione, delle autorità di vigilanza del mercato o della Commissione.

Nella valutazione della conformità ai fini del presente paragrafo sono presi in considerazione soltanto i controlli, le prove, le ispezioni e le valutazioni condotti dalle autorità di omologazione, dalle autorità di vigilanza del mercato o dalla Commissione o per loro conto.

3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 82 che modifichino l'allegato II al fine di tener conto degli sviluppi tecnologici e normativi intervenuti, introducendo e aggiornando i riferimenti agli atti normativi recanti le prescrizioni alle quali i veicoli, i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti devono essere conformi.

Articolo 6

Obblighi degli Stati membri

1. Gli Stati membri istituiscono o designano le proprie autorità di omologazione e autorità di vigilanza del mercato. Gli Stati membri notificano alla Commissione l'istituzione e la designazione di tali autorità.

Tale notifica include il nome di tali autorità, il loro indirizzo (anche elettronico) e i loro settori di competenza. La Commissione pubblica sul proprio sito web un elenco e gli estremi delle autorità di omologazione e delle autorità di vigilanza del mercato.

▼B

Gli Stati membri assicurano che le proprie autorità di omologazione e autorità di vigilanza del mercato si attengano a una rigorosa separazione dei ruoli e delle responsabilità e operino ciascuna in modo indipendente dalle altre. Tali autorità possono appartenere allo stesso organismo, purché le loro attività siano gestite autonomamente nel quadro di strutture separate.

2. Uno Stato membro in cui più di un'autorità di omologazione è responsabile dell'omologazione dei veicoli, compresa l'omologazione individuale, designa una di tali autorità, che sia competente per il rilascio di omologazioni, come unica autorità di omologazione responsabile dello scambio di informazioni con le autorità di omologazione degli altri Stati membri ai fini dell'articolo 11 e del rispetto degli obblighi di cui al capo XV.

3. Uno Stato membro in cui più di un'autorità di vigilanza del mercato è responsabile della vigilanza del mercato designa una di tali autorità come unica autorità di vigilanza del mercato responsabile dello scambio di informazioni con le autorità di vigilanza del mercato di altri Stati membri ai fini dell'articolo 11.

4. Gli Stati membri autorizzano l'immissione sul mercato, l'immatricolazione o l'entrata in circolazione solo dei veicoli, dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti conformi al presente regolamento.

5. Gli Stati membri non vietano né limitano od ostacolano l'immissione sul mercato, l'immatricolazione o l'entrata in circolazione dei veicoli, dei sistemi, dei componenti o delle entità tecniche indipendenti conformi al presente regolamento, tranne nei casi di cui al capo XI.

In deroga al presente paragrafo, primo comma, gli Stati membri possono decidere di non autorizzare la circolazione su strada, l'immissione sul mercato, l'immatricolazione o l'entrata in circolazione di veicoli che sono stati omologati conformemente al presente regolamento ma superano le dimensioni, i pesi e i carichi per asse armonizzati di cui all'allegato I della direttiva 96/53/CE del Consiglio ⁽¹⁾.

6. Gli Stati membri organizzano ed effettuano la vigilanza del mercato e il controllo dei veicoli, dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti che entrano nel mercato conformemente al presente regolamento e al capo III del regolamento (CE) n. 765/2008.

7. Gli Stati membri adottano le misure necessarie a garantire che le autorità di vigilanza del mercato, qualora lo ritengano necessario e giustificato, abbiano il diritto di accedere ai locali degli operatori economici sul loro territorio e di raccogliere qualsiasi campione necessario di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti necessari ai fini delle prove di conformità.

⁽¹⁾ Direttiva 96/53/CE del Consiglio, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale (GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59).

▼B

8. Gli Stati membri esaminano e valutano periodicamente il funzionamento delle loro attività di omologazione. Tali esami e valutazioni hanno una periodicità almeno quadriennale e i relativi risultati sono comunicati alla Commissione e al forum per lo scambio di informazioni sull'applicazione di cui all'articolo 11 («forum»).

Gli Stati membri interessati rendono pubblica una sintesi dei risultati degli esami e delle valutazioni periodici.

Gli Stati membri riferiscono alla Commissione e al forum in merito al modo in cui danno seguito alle raccomandazioni di cui all'articolo 11, paragrafo 5, emanate dal forum.

9. Gli Stati membri esaminano e valutano periodicamente il funzionamento delle loro attività di vigilanza del mercato. Tali esami e valutazioni hanno una periodicità almeno quadriennale e i relativi risultati sono comunicati alla Commissione e al forum.

Gli Stati membri rendono pubblica una sintesi dei risultati degli esami e delle valutazioni periodici.

Gli Stati membri riferiscono alla Commissione e al forum in merito al modo in cui danno seguito alle raccomandazioni di cui all'articolo 11, paragrafo 5, emanate dal forum.

10. La Commissione può adottare atti di esecuzione che definiscano i criteri comuni relativi al formato della comunicazione sugli esami e sulle valutazioni di cui ai paragrafi 8 e 9 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 83, paragrafo 2.

*Articolo 7***Obblighi delle autorità di omologazione**

1. Le autorità di omologazione rilasciano omologazioni solo per i veicoli, i sistemi, i componenti o le entità tecniche indipendenti conformi al presente regolamento.

2. Le autorità di omologazione eseguono i loro compiti in modo indipendente e imparziale. Mantengono la riservatezza per tutelare i segreti commerciali, fatti salvi l'obbligo di cui all'articolo 9, paragrafo 4, di mettere le informazioni a disposizione della Commissione e gli altri obblighi di comunicazione applicabili stabiliti dal diritto dell'Unione al fine di tutelare gli interessi degli utenti nell'Unione.

Le autorità di omologazione collaborano in modo efficace ed efficiente e si scambiano le informazioni pertinenti al loro ruolo e alle loro funzioni.

▼B

3. Al fine di consentire alle autorità di vigilanza del mercato di effettuare controlli, le autorità di omologazione mettono a loro disposizione le informazioni necessarie relative all'omologazione dei veicoli, dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti che sono oggetto dei controlli di verifica della conformità. Tali informazioni includono almeno le informazioni riportate nel certificato di omologazione UE e nei relativi allegati menzionate all'articolo 28, paragrafo 1. Le autorità di omologazione forniscono senza indebito ritardo tali informazioni alle autorità di vigilanza del mercato.

4. Ove sia stata informata, a norma del capo XI, che vi è il sospetto che un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente comporti un grave rischio o non sia conforme, l'autorità di omologazione prende tutte le misure necessarie per riesaminare l'omologazione rilasciata e, se del caso, correggere o revocare l'omologazione in base ai motivi e alla gravità delle irregolarità dimostrate.

*Articolo 8***Obblighi delle autorità di vigilanza del mercato**

1. Le autorità di vigilanza del mercato effettuano controlli regolari per verificare che i veicoli, i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti siano conformi alle pertinenti prescrizioni. Tali controlli sono effettuati su scala adeguata tramite controlli documentali e, se del caso, prove di laboratorio e prove su strada effettuate sulla base di campioni statisticamente rilevanti.

Nell'effettuare tali controlli, le autorità di vigilanza del mercato tengono conto:

- a) dei principi consolidati di valutazione del rischio;
- b) dei reclami motivati; e
- c) di eventuali altre informazioni pertinenti, compresi le informazioni scambiate in seno al forum e i risultati delle prove pubblicati da terzi riconosciuti che rispettano le prescrizioni stabilite dagli atti di esecuzione di cui all'articolo 13, paragrafo 10.

2. Fatto salvo il paragrafo 1, le autorità di vigilanza del mercato di ciascuno Stato membro effettuano almeno un numero minimo annuo di prove sui veicoli. Tale numero minimo di prove per Stato membro è pari a 1 ogni 40 000 veicoli a motore nuovi immatricolati in quello Stato membro nell'anno precedente e comunque non è inferiore a cinque prove.

Ciascuna prova verifica la conformità con gli atti normativi applicabili elencati nell'allegato II.

3. Almeno il 20 % del numero minimo di prove effettuato dalle autorità di vigilanza del mercato che effettuano oltre cinque prove all'anno è costituito da prove relative alle emissioni paragonabili a prove di omologazione concernenti tutte le prescrizioni relative alle emissioni applicabili al tipo sottoposto a prova previste dagli atti normativi elencati nell'allegato II.

▼B

4. L'autorità di vigilanza del mercato di uno Stato membro può concordare con l'autorità di vigilanza del mercato di un altro Stato membro che quest'ultima effettui le prove richieste a norma dei paragrafi 2 e 3.

5. L'autorità di vigilanza del mercato di uno Stato membro può concordare con la Commissione che questa effettui le prove richieste a norma del paragrafo 3 a spese di tale Stato membro. Ogni prova effettuata a norma del presente paragrafo conta ai fini del numero minimo di prove richiesto a norma del paragrafo 2.

6. Ciascuno Stato membro elabora annualmente un quadro completo dei controlli di vigilanza del mercato da esso previsti, che trasmette al forum non oltre il 1° marzo.

7. Ogni due anni ciascuno Stato membro elabora un resoconto dei risultati ottenuti a seguito dei controlli di verifica della conformità effettuate nel corso dei due anni precedenti. Tale resoconto è presentato al forum entro il 30 settembre dell'anno successivo alla fine del periodo di due anni in questione.

8. Le autorità di vigilanza del mercato impongono agli operatori economici di mettere a disposizione delle autorità tale documentazione, le informazioni ed altre specifiche tecniche, compreso l'accesso a software e algoritmi, ritenute necessarie dalle autorità al fine di effettuare le attività di vigilanza del mercato.

9. Per i veicoli, i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti omologati, le autorità di vigilanza del mercato tengono debitamente conto dei certificati di conformità, dei marchi di omologazione o dei certificati di omologazione presentati dagli operatori economici.

10. Le autorità di vigilanza del mercato adottano provvedimenti adeguati per avvisare gli utenti nel territorio dei loro Stati membri, entro un termine adeguato, dei pericoli rilevati da loro o dalla Commissione in relazione a un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente, al fine di prevenire o ridurre il rischio di infortunio o di altri danni, anche rendendo tali informazioni disponibili sul sito web dell'autorità di vigilanza del mercato.

Le autorità di vigilanza del mercato collaborano con gli operatori economici in merito ad interventi che potrebbero prevenire o ridurre i rischi causati da veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti che tali operatori hanno messo a disposizione sul mercato.

11. Qualora le autorità di vigilanza del mercato di uno Stato membro decidano di ritirare dal mercato un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente in conformità del capo XI, ne informano l'operatore economico interessato e l'autorità di omologazione pertinente.

▼B

12. Le autorità di vigilanza del mercato eseguono i loro compiti in modo indipendente e imparziale. Mantengono la riservatezza per tutelare i segreti commerciali, fatto salvo l'obbligo di cui all'articolo 9, paragrafo 4, di mettere le informazioni a disposizione della Commissione e gli altri obblighi di comunicazione applicabili stabiliti dal diritto dell'Unione al fine di tutelare gli interessi degli utenti nell'Unione.

13. Le autorità di vigilanza del mercato dei diversi Stati membri coordinano le loro attività di vigilanza del mercato, cooperano tra di loro e condividono, anche con il forum, i risultati di tali attività. Se del caso, le autorità di vigilanza del mercato si accordano sulla suddivisione del lavoro e sulle specializzazioni.

14. Se in uno Stato membro più autorità sono responsabili della vigilanza del mercato e dei controlli alle frontiere esterne, tali autorità collaborano tra loro in modo efficace ed efficiente e si scambiano le informazioni pertinenti ai loro rispettivi ruoli e funzioni.

15. La Commissione può adottare atti di esecuzione che definiscano criteri comuni per stabilire l'entità adeguata dei controlli di verifica della conformità di cui al paragrafo 1 del presente articolo e criteri comuni relativi al formato del quadro e della comunicazione di cui, rispettivamente, ai paragrafi 6 e 7 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 83, paragrafo 2.

*Articolo 9***Verifica della conformità da parte della Commissione**

1. La Commissione organizza ed effettua, a proprie spese, prove e ispezioni al fine di verificare che i veicoli, i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti siano conformi alle pertinenti prescrizioni.

Le prove e le ispezioni sono effettuate, tra l'altro, tramite prove di laboratorio e su strada, sulla base di campioni statisticamente rilevanti, e sono integrate da controlli documentali.

Nell'effettuare tali prove e ispezioni, la Commissione tiene conto:

- a) dei principi consolidati di valutazione del rischio;
- b) dei reclami motivati; e
- c) di eventuali altre informazioni pertinenti, compresi le informazioni scambiate in seno al forum, i risultati delle prove pubblicati da terzi riconosciuti che rispettano le prescrizioni stabilite negli atti di esecuzione di cui all'articolo 13, paragrafo 10, le informazioni riguardanti le nuove tecnologie sul mercato e le relazioni risultanti dal telerilevamento stradale.

▼B

La Commissione può affidare l'esecuzione di prove o ispezioni a servizi tecnici, nel qual caso il servizio tecnico agisce a nome della Commissione. Qualora affidi l'esecuzione di prove o ispezioni a servizi tecnici ai fini del presente articolo, la Commissione assicura che il servizio tecnico utilizzato non sia lo stesso che ha eseguito la prova relativa all'omologazione originaria.

Tali prove e ispezioni possono essere effettuate:

- a) su veicoli nuovi forniti dai costruttori o da altri operatori economici secondo quanto previsto al paragrafo 2;
- b) su veicoli immatricolati, con l'accordo del titolare del certificato di immatricolazione del veicolo.

2. I costruttori titolari di omologazioni o gli altri operatori economici forniscono alla Commissione, su richiesta e a fronte di un corrispettivo equo, un numero statisticamente rilevante di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti di serie scelti dalla Commissione che siano rappresentativi dei veicoli, dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti disponibili per l'immissione sul mercato in forza di tale omologazione. Tali veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti sono forniti per essere sottoposti a prova nel luogo, nel momento e per il periodo stabiliti dalla Commissione.

3. Prima di effettuare le prove e le ispezioni, la Commissione invia una comunicazione allo Stato membro in cui è stata rilasciata l'omologazione e allo Stato membro in cui il veicolo, il sistema, il componente o l'entità tecnica indipendente sono stati immessi sul mercato.

Gli Stati membri cooperano con la Commissione quando quest'ultima effettua le prove e le ispezioni.

4. Al fine di consentire alla Commissione di effettuare le prove e le ispezioni di cui al presente articolo, gli Stati membri mettono a sua disposizione senza indebito ritardo le informazioni necessarie relative all'omologazione dei veicoli, dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti che sono di verifica della conformità. Tali informazioni includono almeno le informazioni riportate nel certificato di omologazione UE e nei relativi allegati di cui all'articolo 28, paragrafo 1.

5. I costruttori mettono a disposizione della Commissione, gratuitamente e senza indebito ritardo, tutti i dati necessari ai fini della verifica della conformità e non disponibili nel certificato di omologazione UE e nei relativi allegati di cui all'articolo 28, paragrafo 1.

Tali dati comprendono tutti i parametri e le impostazioni necessari per riprodurre in maniera precisa le condizioni di prova applicate al momento delle prove relative all'omologazione. La Commissione adotta atti di esecuzione che specifichino i dati che devono essere messi a disposizione, fatta salva la tutela di segreti commerciali e la protezione dei dati personali in conformità del diritto nazionale e dell'Unione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 83, paragrafo 2.

▼B

6. Se la Commissione stabilisce che i veicoli, i sistemi, i componenti o le entità tecniche indipendenti non sono conformi alle prescrizioni di omologazione stabilite nel presente regolamento, che i veicoli, i sistemi, i componenti o le entità tecniche indipendenti non sono conformi all'omologazione o che l'omologazione è stata rilasciata sulla base di dati inesatti, avvia la procedura di cui agli articoli 53 o 54.

Qualora le prove e le ispezioni mettano in discussione la correttezza dell'omologazione stessa, la Commissione informa immediatamente l'autorità o le autorità di omologazione interessate nonché il forum.

La Commissione informa le pertinenti autorità di omologazione e autorità di vigilanza del mercato affinché adottino provvedimenti adeguati per avvisare gli utenti nell'Unione, entro un termine adeguato, di eventuali non conformità rilevate in relazione a un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente, al fine di prevenire o ridurre il rischio di infortunio o di altri danni.

La Commissione rende disponibile al pubblico un resoconto dei risultati ottenuti in esito alle prove di verifica della conformità da essa effettuate e trasmette i risultati agli Stati membri e al forum. Tale resoconto comprende i dettagli dei veicoli, dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti sottoposti a valutazione e l'identità del costruttore interessato, unitamente a una breve descrizione dei risultati, compresa la natura dell'eventuale non conformità.

*Articolo 10***Valutazioni della Commissione**

1. La Commissione organizza ed effettua valutazioni delle procedure poste in essere dalle autorità di omologazione che hanno rilasciato omologazioni UE nel corso dei 5 anni precedenti la valutazione, in particolare delle procedure per il rilascio di omologazioni, per il controllo della conformità della produzione e per la designazione e il monitoraggio dei servizi tecnici. Tali valutazioni comprendono un accertamento a campione della conformità delle omologazioni rilasciate nel corso dei 5 anni precedenti la valutazione con le prescrizioni applicabili di cui all'articolo 26, paragrafo 2, lettera c).

2. Le valutazioni mirano ad aiutare le autorità di omologazione che rilasciano omologazioni UE ad assicurare l'applicazione uniforme del presente regolamento e a condividere le migliori pratiche.

3. Le valutazioni sono effettuate in conformità del diritto dello Stato membro interessato, tenendo in debito conto i diritti delle autorità interessate, e rispettano il principio di proporzionalità. La Commissione esegue i propri compiti in modo indipendente e imparziale e mantiene la riservatezza per tutelare segreti commerciali conformemente al diritto applicabile. La Commissione sostiene le spese derivanti da tali valutazioni.

▼B

4. Le autorità di omologazione interessate facilitano la valutazione cooperando con la Commissione, a cui prestano la necessaria assistenza e forniscono la necessaria documentazione.

5. La Commissione assicura che il personale che partecipa alla valutazione sia sufficientemente qualificato e riceva istruzioni adeguate. In tempo utile prima della valutazione, la Commissione comunica agli Stati membri e alle autorità di omologazione interessate la data di inizio della valutazione stessa e l'identità del personale incaricato di effettuarla. La durata della valutazione presso l'autorità di omologazione interessata di regola non supera i due giorni e in nessun caso supera i tre giorni.

6. Ciascuna autorità di omologazione che abbia rilasciato almeno un'omologazione UE durante un periodo di 5 anni è sottoposta una volta a valutazione da parte della Commissione nel corso di detto periodo.

In deroga al primo comma, la valutazione di un'autorità di omologazione può avvenire con frequenza minore se la Commissione ritiene che la prima valutazione di tale autorità dimostri che le procedure poste in essere garantiscono l'applicazione efficace del presente regolamento, tenuto conto dell'oggetto e della portata delle omologazioni UE rilasciate.

7. La Commissione comunica al forum i risultati della valutazione, comprese eventuali raccomandazioni, e rende disponibile al pubblico una sintesi dei risultati. Il forum esamina i risultati della valutazione.

8. Gli Stati membri riferiscono alla Commissione e al forum in merito al modo in cui danno seguito alle eventuali raccomandazioni che accompagnano i risultati della valutazione.

9. Tenendo debitamente conto delle considerazioni del forum, la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscano criteri comuni per definire l'ambito e la metodologia della valutazione, la composizione del gruppo di valutazione, il piano delle valutazioni per un periodo di almeno 5 anni e le condizioni specifiche per poter ridurre la frequenza delle valutazioni. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 83, paragrafo 2.

*Articolo 11***Forum per lo scambio di informazioni sull'applicazione**

1. La Commissione istituisce, presiede e gestisce un forum per lo scambio di informazioni sull'applicazione («forum»).

Il forum è composto da rappresentanti delle autorità di omologazione e delle autorità di vigilanza del mercato nominati da ciascuno degli Stati membri.

▼B

Ogniqualevolta sia opportuno, possono essere invitati al forum in qualità di osservatori, in conformità del regolamento interno di cui al paragrafo 7 del presente articolo, i servizi tecnici, i terzi riconosciuti che rispettano le prescrizioni stabilite negli atti di esecuzione di cui all'articolo 13, paragrafo 10, rappresentanti del Parlamento europeo, dell'industria, di altri operatori economici pertinenti nonché di soggetti interessati dei settori della sicurezza e dell'ambiente.

Le funzioni di consulenza del forum hanno quali obiettivi la promozione delle migliori pratiche per favorire l'interpretazione e l'attuazione uniformi del presente regolamento, lo scambio di informazioni riguardanti i problemi di applicazione, la cooperazione, in particolare per quanto concerne la valutazione, la designazione e il monitoraggio dei servizi tecnici, lo sviluppo di metodi e strumenti di lavoro, lo sviluppo di una procedura per lo scambio elettronico di informazioni e la valutazione di progetti di applicazione armonizzati e le sanzioni.

2. Il forum prende in considerazione:

- a) le questioni relative all'interpretazione uniforme delle prescrizioni stabilite nel presente regolamento e negli atti normativi elencati nell'allegato II durante l'applicazione di tali prescrizioni;
- b) i risultati delle attività relative all'omologazione e alla vigilanza del mercato svolte dagli Stati membri ai sensi dell'articolo 6, paragrafi 8 e 9;
- c) i risultati delle prove e delle ispezioni effettuate dalla Commissione ai sensi dell'articolo 9;
- d) le valutazioni effettuate dalla Commissione ai sensi dell'articolo 10;
- e) i verbali di prova relativi a eventuali non conformità presentati da terzi riconosciuti che rispettano le prescrizioni stabilite dagli atti di esecuzione di cui all'articolo 13, paragrafo 10;
- f) i risultati delle attività relative alla conformità della produzione svolte dalle autorità di omologazione ai sensi dell'articolo 31;
- g) le informazioni presentate dagli Stati membri ai sensi dell'articolo 67, paragrafo 6, sulle loro procedure per la valutazione, la designazione e la notifica dei servizi tecnici e per il loro monitoraggio;
- h) le questioni di rilevanza generale per l'applicazione delle prescrizioni stabilite nel presente regolamento in relazione alla valutazione, alla designazione e al monitoraggio dei servizi tecnici ai sensi dell'articolo 67, paragrafo 10, e dell'articolo 78, paragrafo 4;
- i) le violazioni da parte degli operatori economici;
- j) l'attuazione delle misure correttive o restrittive stabilite al capo XI;

▼B

- k) la pianificazione, il coordinamento e i risultati delle attività di vigilanza del mercato;
- l) le questioni relative all'accesso alle informazioni OBD del veicolo e alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo di cui al capo XIV e, in particolare, le questioni relative all'attuazione delle procedure a norma dell'articolo 65.
3. Sulla base delle relazioni presentate dagli Stati membri a norma dell'articolo 8, paragrafo 7, la Commissione rende disponibile al pubblico, con cadenza biennale, una relazione di sintesi sulle attività di vigilanza del mercato.
4. Ogni anno la Commissione presenta al Parlamento europeo una sintesi delle attività del forum.
5. Il forum può esprimere un parere o formulare una raccomandazione nell'ambito delle sue funzioni di consulenza e tenendo conto dell'esito delle considerazioni ai sensi del paragrafo 2.

Quando esprime un parere o formula una raccomandazione, il forum si adopera per raggiungere un consenso. Qualora non sia possibile raggiungere un consenso, il forum esprime il suo parere o formula le sue raccomandazioni a maggioranza semplice degli Stati membri. Ciascuno Stato membro dispone di un voto. Gli Stati membri con posizioni divergenti possono chiedere che le loro posizioni e le relative motivazioni siano riportate nel parere o nelle raccomandazioni del forum.

6. Quando adotta atti di esecuzione, la Commissione tiene debitamente conto dei pareri espressi dal forum in conformità del paragrafo 5.
7. Il forum stabilisce il proprio regolamento interno.

*Articolo 12***Scambi di dati online**

1. La Commissione e gli Stati membri utilizzano il sistema comune sicuro di trasmissione elettronica di cui all'articolo 27 in relazione ai certificati di omologazione UE e ai relativi allegati di cui all'articolo 28, paragrafo 1, compresi tutti i verbali di prova e le modifiche, i rifiuti o le revocche di omologazioni UE.

La Commissione e gli Stati membri utilizzano il sistema d'informazione rapida (RAPEX) istituito ai sensi della direttiva 2001/95/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ e il sistema di informazione e comunicazione per la vigilanza del mercato (ICSMS) istituito ai sensi del regolamento (CE) n. 765/2008 per la vigilanza del mercato, i richiami e altre attività pertinenti tra le autorità di sorveglianza del mercato, gli Stati membri e la Commissione.

⁽¹⁾ Direttiva 2001/95/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 dicembre 2001, relativa alla sicurezza generale dei prodotti (GU L 11 del 15.1.2002, pag. 4).

▼B

2. A partire dal 5 luglio 2026 gli Stati membri rendono accessibile al pubblico, per numero di identificazione del veicolo, il certificato di conformità di ciascun veicolo nel sistema comune sicuro di trasmissione elettronica sotto forma di dati strutturati in formato elettronico, in conformità dell'articolo 37.

A partire dal 5 luglio 2026 gli Stati membri rendono accessibili al pubblico le informazioni contenute nel certificato di conformità, ad esclusione dei numeri di identificazione dei veicoli, nel sistema comune sicuro di trasmissione elettronica sotto forma di dati strutturati in formato elettronico ai sensi dell'articolo 37.

La Commissione adotta atti di esecuzione volti a definire il formato delle informazioni di cui al primo e secondo comma del presente paragrafo e i criteri per l'accesso del pubblico. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 83, paragrafo 2.

3. La Commissione adotta tutte le misure necessarie per creare un'interfaccia tra il sistema comune sicuro di trasmissione elettronica di cui all'articolo 27, il RAPEX e l'ICSMS al fine di agevolare le attività di vigilanza del mercato e garantire il coordinamento, la coerenza e l'esattezza delle informazioni fornite ai consumatori e a terzi.

4. Gli Stati membri utilizzano il sistema comune sicuro di trasmissione elettronica istituito negli atti di esecuzione di cui all'articolo 27, al fine di rendere accessibile al pubblico, a partire dal 1° settembre 2022, un elenco delle omologazioni UE per veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti che hanno rilasciato, modificato, rifiutato o revocato, nonché un elenco dei servizi tecnici che hanno effettuato le prove per le rispettive omologazioni UE.

La Commissione adotta atti di esecuzione volti a definire il formato delle informazioni di cui al primo comma del presente paragrafo e i criteri per l'accesso del pubblico. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 83, paragrafo 2.

5. La Commissione sviluppa uno strumento per rendere accessibili al pubblico i risultati delle prove e i reclami relativi alle prestazioni di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti da parte di terzi riconosciuti che rispettano le prescrizioni stabilite dagli atti di esecuzione di cui all'articolo 13, paragrafo 10.

*Articolo 13***Obblighi generali dei costruttori**

1. I costruttori garantiscono che i veicoli, i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti da essi fabbricati e immessi sul mercato sono stati fabbricati e omologati conformemente alle prescrizioni stabilite nel presente regolamento, in particolare all'articolo 5.

2. I costruttori sono responsabili verso l'autorità di omologazione di tutti gli aspetti della procedura di omologazione e della garanzia della conformità della produzione.

▼B

Nel caso di un'omologazione in più fasi, i costruttori sono responsabili anche dell'omologazione e della conformità della produzione dei sistemi, dei componenti o delle entità tecniche indipendenti che hanno aggiunto nella fase di completamento del veicolo. I costruttori che modificano componenti, sistemi o entità tecniche indipendenti già omologati in fasi precedenti sono responsabili dell'omologazione e della conformità della produzione dei componenti, dei sistemi e delle entità tecniche indipendenti modificati. I costruttori della fase precedente forniscono ai costruttori della fase successiva informazioni in merito a qualsiasi variazione che possa influire sull'omologazione di un componente, di un sistema o di un'entità tecnica indipendente o sull'omologazione globale di un tipo di veicolo. Tali informazioni sono fornite non appena sia stata rilasciata la nuova estensione dell'omologazione globale di un tipo di veicolo e al più tardi alla data di inizio della costruzione del veicolo incompleto.

3. I costruttori che modificano un veicolo incompleto in modo tale che esso sia classificato in una categoria di veicoli diversa, con la conseguenza che le prescrizioni già valutate in una fase di omologazione precedente sono cambiate, sono responsabili anche della conformità alle prescrizioni applicabili alla categoria di veicoli nella quale il veicolo modificato è classificato.

4. Ai fini dell'omologazione UE di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti, un costruttore stabilito al di fuori dell'Unione designa un rappresentante unico stabilito nell'Unione che lo rappresenti dinanzi all'autorità di omologazione. Tale costruttore nomina anche un rappresentante unico stabilito nell'Unione ai fini della vigilanza del mercato, che può essere lo stesso rappresentante designato ai fini dell'omologazione UE.

5. I costruttori garantiscono che i loro veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti non sono progettati per incorporare strategie o altri mezzi che alterino le prestazioni registrate durante le procedure di prova in modo tale da determinarne la non conformità al presente regolamento quando operano in condizioni che ci si può ragionevolmente aspettare in caso di funzionamento normale.

6. I costruttori stabiliscono procedure volte a garantire che la produzione in serie di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti resti conforme al tipo omologato.

7. I costruttori esaminano eventuali reclami da essi ricevuti in relazione a rischi, presunti incidenti o questioni di non conformità riguardanti veicoli, sistemi, componenti, entità tecniche indipendenti, parti e accessori che hanno immesso sul mercato.

I costruttori tengono un registro di tali reclami comprendente, per ciascuno di essi, una descrizione del problema e i dettagli necessari a individuare con precisione il tipo interessato di veicolo, sistema, componente, entità tecnica indipendente, parte o accessorio e, in caso di reclami motivati, ne tengono informati i propri distributori e importatori.

▼B

8. Oltre alla targhetta regolamentare apposta sui loro veicoli e ai marchi di omologazione apposti sui loro componenti o sulle loro entità tecniche indipendenti a norma dell'articolo 38, i costruttori appongono il loro nome, la propria denominazione commerciale registrata o il proprio marchio commerciale registrato e il proprio indirizzo nell'Unione sui loro veicoli, componenti o entità tecniche indipendenti messi a disposizione sul mercato oppure, ove ciò non sia possibile, sull'imballaggio o su un documento di accompagnamento del componente o dell'entità tecnica indipendente.

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

10. Fatti salvi l'articolo 9, paragrafo 5, nonché la tutela di segreti commerciali e la protezione dei dati personali in conformità del diritto nazionale e dell'Unione, i costruttori di veicoli mettono a disposizione i dati occorrenti ai fini delle prove da parte di terzi relative a eventuali non conformità, inclusi tutti i parametri e le impostazioni necessari per riprodurre in maniera precisa le condizioni di prova applicate al momento delle prove relative all'omologazione.

Ai fini del primo comma del presente paragrafo, la Commissione adotta atti di esecuzione che specifichino i dati che devono essere messi a disposizione gratuitamente nonché le prescrizioni che i terzi devono rispettare per dimostrare il loro legittimo interesse nei settori della sicurezza pubblica o la protezione ambientale nonché il loro ricorso a impianti di prova adeguati. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 83, paragrafo 2.

*Articolo 14***Obblighi dei costruttori in caso di veicoli, sistemi, componenti, entità tecniche indipendenti, parti e accessori non conformi o che presentano un grave rischio**

1. Qualora veicoli, sistemi, componenti, entità tecniche indipendenti, parti o accessori che sono stati immessi sul mercato o che sono entrati in circolazione non siano conformi al presente regolamento o qualora l'omologazione sia stata rilasciata sulla base di dati inesatti, il costruttore adotta immediatamente le misure correttive necessarie per rendere conformi tali veicoli, sistemi, componenti, entità tecniche indipendenti, parti o accessori, per ritirarli dal mercato o per richiamarli, a seconda dei casi.

Il costruttore informa immediatamente l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione, specificando nel dettaglio la non conformità e le misure adottate.

2. Qualora il veicolo, il sistema, il componente, l'entità tecnica indipendente, la parte o l'accessorio comporti un grave rischio, il costruttore fornisce immediatamente alle autorità di omologazione e alle autorità di vigilanza del mercato informazioni dettagliate sul rischio e sulle apposite misure adottate.

▼B

3. I costruttori conservano i certificati di omologazione UE e i relativi allegati di cui all'articolo 28, paragrafo 1, per un periodo di 10 anni dopo il termine di validità dell'omologazione UE di un veicolo e per un periodo di cinque anni dopo il termine di validità dell'omologazione UE di un sistema, di un componente o di un'entità tecnica indipendente.

I costruttori del veicolo tengono a disposizione delle autorità di omologazione una copia dei certificati di conformità di cui all'articolo 36 per un periodo di 10 anni a decorrere dalla data di costruzione del veicolo.

4. I costruttori, su richiesta motivata di un'autorità nazionale o della Commissione, forniscono a tale autorità nazionale o alla Commissione una copia del certificato di omologazione UE o dell'autorizzazione di cui all'articolo 55, paragrafo 1, che dimostri la conformità del veicolo, del sistema, del componente, dell'entità tecnica indipendente, della parte o dell'accessorio, in una lingua facilmente comprensibile dall'autorità nazionale o dalla Commissione.

I costruttori, su richiesta motivata di un'autorità nazionale, collaborano con tale autorità in merito a qualsiasi provvedimento adottato in conformità dell'articolo 20 del regolamento (CE) n. 765/2008 per eliminare i rischi presentati dal veicolo, dal sistema, dal componente, dall'entità tecnica indipendente, dalla parte o dall'accessorio che hanno messo a disposizione sul mercato.

*Articolo 15***Obblighi dei rappresentanti del costruttore**

1. Il rappresentante del costruttore esegue i compiti specificati nel mandato ricevuto dal costruttore. Il mandato stipula, almeno, che il rappresentante:

- a) abbia accesso al certificato di omologazione UE e ai relativi allegati di cui all'articolo 28, paragrafo 1, e al certificato di conformità in una delle lingue ufficiali dell'Unione; tale documentazione è tenuta a disposizione delle autorità di omologazione e delle autorità di vigilanza del mercato per un periodo di 10 anni dopo il termine di validità dell'omologazione UE di un veicolo e per un periodo di 5 anni dopo il termine di validità dell'omologazione UE di un sistema, di un componente o di un'entità tecnica indipendente;
- b) fornisca a un'autorità di omologazione, su richiesta motivata di quest'ultima, tutte le informazioni, la documentazione ed eventuali altre specifiche tecniche, compreso l'accesso a software e algoritmi, necessarie a dimostrare la conformità della produzione di un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente;
- c) collabori con le autorità di omologazione o le autorità di vigilanza del mercato, su loro richiesta, in merito a qualsiasi azione intrapresa per eliminare i gravi rischi presentati dai veicoli, dai sistemi, dai componenti, dalle entità tecniche indipendenti, dalle parti o dagli accessori che rientrano nel mandato;

▼B

- d) informi immediatamente il costruttore in merito ai reclami e alle segnalazioni relative a rischi, presunti incidenti o questioni di non conformità attinenti ai veicoli, ai sistemi, ai componenti, alle entità tecniche indipendenti, alle parti o agli accessori che rientrano nel mandato;
- e) abbia il diritto di porre fine al mandato senza penale se il costruttore agisce in contrasto con gli obblighi che gli derivano dal presente regolamento.

2. Il rappresentante del costruttore che ponga fine al mandato per i motivi di cui al paragrafo 1, lettera e), informa immediatamente sia l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione sia la Commissione.

Le informazioni da fornire specificano almeno:

- a) la data di cessazione del mandato;
- b) la data fino alla quale il rappresentante uscente può figurare nelle informazioni fornite dal costruttore, compreso il materiale promozionale;
- c) il trasferimento dei documenti, compresi gli aspetti relativi alla riservatezza e i diritti di proprietà;
- d) l'obbligo per il rappresentante del costruttore uscente di trasmettere al costruttore o al nuovo rappresentante del costruttore, dopo la fine del proprio mandato, qualsiasi reclamo o segnalazione di rischi e presunti incidenti relativi a veicoli, sistemi, componenti, entità tecniche indipendenti, parti o accessori per i quali il rappresentante del costruttore uscente era stato designato come rappresentante del costruttore.

*Articolo 16***Obblighi degli importatori**

1. Gli importatori immettono sul mercato solo veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti conformi al presente regolamento.
2. Prima di immettere sul mercato veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti omologati, gli importatori si accertano che siano oggetto di un certificato di omologazione UE valido e che i sistemi, i componenti o le entità tecniche indipendenti siano contrassegnati dal marchio di omologazione prescritto e siano conformi all'articolo 13, paragrafo 8.

Per i veicoli, l'importatore si accerta che siano accompagnati dal certificato di conformità prescritto.

3. Qualora un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente non sia conforme alle prescrizioni del presente regolamento, e in particolare non corrisponda alla relativa omologazione, gli importatori non immettono sul mercato, non consentono l'entrata in circolazione, né immatricolano il veicolo, il sistema, il componente o l'entità tecnica indipendente fino a quando non sia stata ripristinata la conformità.

▼B

4. Qualora un veicolo, un sistema, un componente, un'entità tecnica indipendente, una parte o un accessorio presenti un grave rischio, gli importatori ne informano il costruttore e le autorità di vigilanza del mercato. Per i veicoli, i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti omologati, gli importatori informano anche l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione.

5. Gli importatori appongono il proprio nome, la propria denominazione commerciale registrata o il proprio marchio commerciale registrato e l'indirizzo al quale possono essere contattati sul veicolo, sul componente, sull'entità tecnica indipendente, sulla parte o sull'accessorio oppure, ove ciò non sia possibile, sull'imballaggio o su un documento di accompagnamento del componente, dell'entità tecnica indipendente, della parte o dell'accessorio.

6. Gli importatori garantiscono che i veicoli, i sistemi, i componenti o le entità tecniche indipendenti siano corredati delle istruzioni e delle informazioni prescritte all'articolo 59 nella lingua o nelle lingue ufficiali degli Stati membri interessati.

7. Per proteggere la salute e la sicurezza dei consumatori, gli importatori tengono un registro dei reclami e dei richiami relativi ai veicoli, ai sistemi, ai componenti, alle entità tecniche indipendenti, alle parti o agli accessori che hanno immesso sul mercato e tengono i loro distributori informati in merito a tali reclami e richiami.

8. Gli importatori informano immediatamente il costruttore interessato in merito ai reclami da essi ricevuti in relazione a rischi, presunti incidenti o questioni di non conformità riguardanti veicoli, sistemi, componenti, entità tecniche indipendenti, parti o accessori da loro immessi sul mercato.

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

*Articolo 17***Obblighi degli importatori in caso di veicoli, sistemi, componenti, entità tecniche indipendenti, parti o accessori non conformi o che presentano un grave rischio**

1. Qualora veicoli, sistemi, componenti, entità tecniche indipendenti, parti o accessori che sono stati immessi sul mercato dagli importatori non siano conformi al presente regolamento, gli importatori adottano immediatamente le misure correttive necessarie a rendere conformi tali veicoli, sistemi, componenti, entità tecniche indipendenti, parti o accessori sotto la supervisione del costruttore, a ritirarli dal mercato o a richiamarli, a seconda dei casi. Gli importatori informano anche il costruttore e l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE.

2. Qualora veicoli, sistemi, componenti, entità tecniche indipendenti, parti o accessori immessi sul mercato comportino un grave rischio, gli importatori forniscono immediatamente informazioni dettagliate sul grave rischio ai costruttori, alle autorità di omologazione e alle autorità di vigilanza del mercato.

▼B

Gli importatori informano altresì le autorità di omologazione e le autorità di vigilanza del mercato in merito a qualsiasi azione intrapresa e forniscono, in particolare, i dettagli relativi al grave rischio e a qualsiasi misura adottata dal costruttore.

3. Gli importatori conservano, per un periodo di 10 anni dopo il termine di validità dell'omologazione UE di un veicolo e per un periodo di 5 anni dopo il termine di validità dell'omologazione UE di un sistema, di un componente o di un'entità tecnica indipendente, una copia del certificato di omologazione UE e dei relativi allegati di cui all'articolo 28, paragrafo 1, e garantisce che possano essere messi a disposizione, su richiesta, delle autorità di omologazione e delle autorità di vigilanza del mercato.

4. Gli importatori forniscono a un'autorità nazionale, su richiesta motivata di quest'ultima, tutte le informazioni e la documentazione necessarie a dimostrare la conformità di un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente in una lingua facilmente comprensibile da tale autorità.

Gli importatori collaborano con l'autorità nazionale, su richiesta motivata di quest'ultima, in merito a qualsiasi provvedimento adottato in conformità dell'articolo 20 del regolamento (CE) n. 765/2008 per eliminare i rischi presentati dal veicolo, dal sistema, dal componente, dall'entità tecnica indipendente, dalla parte o dall'accessorio che hanno messo a disposizione sul mercato.

*Articolo 18***Obblighi dei distributori**

1. Prima della messa a disposizione sul mercato di veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti, i distributori verificano che i veicoli, i sistemi, i componenti o le entità tecniche indipendenti siano muniti della targhetta regolamentare o del marchio di omologazione prescritti, che siano corredati dei documenti prescritti e delle istruzioni e informazioni sulla sicurezza, come richiesto dall'articolo 59, nella lingua o nelle lingue ufficiali dello Stato membro interessato e che il costruttore e l'importatore abbiano rispettato le prescrizioni di cui, rispettivamente, all'articolo 13, paragrafo 8, e all'articolo 16, paragrafo 5.

2. I distributori informano immediatamente il costruttore interessato in merito ai reclami da essi ricevuti in relazione a rischi, presunti incidenti e questioni di non conformità riguardanti veicoli, sistemi, componenti, entità tecniche indipendenti, parti o accessori che hanno messo a disposizione sul mercato.

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



Articolo 19

Obblighi dei distributori in caso di veicoli, sistemi, componenti, entità tecniche indipendenti, parti e accessori non conformi o che presentano un grave rischio

1. Qualora un veicolo, un sistema, un componente, un'entità tecnica indipendente, una parte o un accessorio non sia conforme alle prescrizioni del presente regolamento, i distributori ne informano il costruttore, l'importatore e l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE e non mettono a disposizione sul mercato il veicolo, il sistema, il componente, l'entità tecnica indipendente, la parte o l'accessorio fino a quando non ne sia stata ripristinata la conformità.

2. Qualora un veicolo, un sistema, un componente, un'entità tecnica indipendente, una parte o un accessorio che i distributori hanno messo a disposizione sul mercato non sia conforme al presente regolamento, questi ne informano il costruttore, l'importatore e l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE.

3. Qualora veicoli, sistemi, componenti, entità tecniche indipendenti, parti o accessori comportino un grave rischio, i distributori forniscono immediatamente informazioni dettagliate su tale grave rischio al costruttore, all'importatore e alle autorità di omologazione e alle autorità di vigilanza del mercato degli Stati membri in cui i veicoli, i sistemi, i componenti, le entità tecniche indipendenti, le parti o gli accessori sono stati messi a disposizione sul mercato.

I distributori li informano altresì delle azioni intraprese e forniscono i dettagli relativi a qualsiasi misura adottata dal costruttore.

4. I distributori collaborano con l'autorità nazionale, su richiesta motivata di quest'ultima, in merito a qualsiasi provvedimento adottato in conformità dell'articolo 20 del regolamento (CE) n. 765/2008 per eliminare i rischi presentati dal veicolo, dal sistema, dal componente, dall'entità tecnica indipendente, dalla parte o dall'accessorio che hanno messo a disposizione sul mercato.

Articolo 20

Casi in cui gli obblighi dei costruttori si applicano agli importatori e ai distributori

Un importatore o un distributore è considerato un costruttore ai fini del presente regolamento ed è soggetto agli obblighi del costruttore ai sensi degli articoli 8, 13 e 14 nei seguenti casi:

- a) qualora metta a disposizione sul mercato o sia responsabile dell'entrata in circolazione di un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente con il proprio nome o marchio commerciale oppure qualora modifichi un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente in modo da comprometterne la conformità alle prescrizioni applicabili; o
- b) qualora metta a disposizione sul mercato o sia responsabile dell'entrata in circolazione di un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente sulla base di un'omologazione UN rilasciata a un costruttore al di fuori dell'Unione e non sia possibile individuare alcun rappresentante del costruttore nel territorio dell'Unione.

*Articolo 21***Identificazione degli operatori economici**

Su richiesta di un'autorità di omologazione o di un'autorità di vigilanza del mercato, per un periodo di 10 anni dopo l'immissione sul mercato di un veicolo e per un periodo di 5 anni dopo l'immissione sul mercato di un sistema, un componente, un'entità tecnica indipendente, una parte o un accessorio, gli operatori economici forniscono informazioni sui seguenti elementi:

- a) l'identità di ogni operatore economico che abbia fornito loro un veicolo, un sistema, un componente, un'entità tecnica indipendente, una parte o un accessorio;
- b) l'identità di ogni operatore economico cui abbiano fornito un veicolo, un sistema, un componente, un'entità tecnica indipendente, una parte o un accessorio.

CAPO III

PROCEDURE DI OMOLOGAZIONE UE*Articolo 22***Procedure di omologazione UE**

1. Per chiedere l'omologazione globale di un tipo di veicolo, il costruttore può scegliere una delle seguenti procedure:

- a) omologazione a tappe;
- b) omologazione in un'unica tappa;
- c) omologazione mista.

Inoltre, il costruttore può scegliere un'omologazione in più fasi per un veicolo incompleto o completato.

2. Fatte salve le prescrizioni degli atti normativi elencati nell'allegato II, per l'omologazione di un sistema, l'omologazione di un componente e l'omologazione di un'entità tecnica indipendente si applica unicamente l'omologazione in un'unica tappa.

3. L'omologazione in più fasi è rilasciata per un tipo di veicolo incompleto o completato che, in relazione allo stato di completamento del veicolo, è conforme ai dati contenuti nel fascicolo informativo di cui all'articolo 24 e alle prescrizioni tecniche stabilite nei pertinenti atti normativi elencati nell'allegato II.

L'omologazione in più fasi si applica anche ai veicoli completi trasformati o modificati da un altro costruttore successivamente al loro completamento.

▼B

4. L'omologazione UE per la fase finale del completamento è rilasciata solo dopo che l'autorità di omologazione ha verificato, conformemente alle procedure di cui all'allegato IX, che il tipo di veicolo omologato nella fase finale soddisfa tutte le prescrizioni tecniche applicabili al momento dell'omologazione. La verifica comprende un controllo documentale di tutte le prescrizioni rientranti in un'omologazione UE di un tipo di veicolo incompleto rilasciata nel corso di una procedura in più fasi, anche nei casi in cui l'omologazione UE sia rilasciata per una categoria di veicolo diversa.

5. La scelta della procedura per l'omologazione EU di cui al paragrafo 1 non influisce sulle prescrizioni applicabili cui deve essere conforme il tipo di veicolo omologato al momento del rilascio dell'omologazione globale di un tipo di veicolo.

6. L'omologazione in più fasi può anche essere usata da un singolo costruttore, a condizione che non sia usata per eludere le prescrizioni applicabili ai veicoli costruiti in un'unica fase. I veicoli costruiti da un singolo costruttore non si considerano costruiti in più fasi ai fini degli articoli 41, 42 e 49.

*Articolo 23***Domanda di omologazione UE**

1. Il costruttore presenta all'autorità di omologazione una domanda di omologazione UE e il fascicolo informativo di cui all'articolo 24.

2. Per un determinato tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente è presentata una sola domanda. Tale domanda è presentata esclusivamente in uno Stato membro e a una sola autorità di omologazione in tale Stato membro.

Non è possibile presentare in un altro Stato membro una nuova domanda per lo stesso tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente se:

- a) un'autorità di omologazione ha rifiutato di rilasciare un'omologazione del tipo in questione;
- b) un'autorità di omologazione ha revocato l'omologazione del tipo in questione; oppure
- c) il costruttore ha revocato la domanda di omologazione del tipo in questione.

L'autorità di omologazione respinge la domanda di omologazione per una designazione di tipo diversa o per una modifica relativa a una precedente domanda se le variazioni non sono sufficienti per costituire un nuovo tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente.

3. La domanda di omologazione UE di un tipo particolare di veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente comprende una dichiarazione in cui il costruttore certifica, conformemente al paragrafo 2, secondo comma, che:

▼B

- a) non ha presentato domanda di omologazione UE per lo stesso tipo presso altre autorità di omologazione, né altre autorità di omologazione hanno rilasciato al costruttore tale omologazione;
 - b) nessuna autorità di omologazione ha rifiutato di rilasciare un'omologazione del tipo in questione;
 - c) nessuna autorità di omologazione ha revocato l'omologazione del tipo in questione; e
 - d) non ha revocato la domanda di omologazione per il tipo in questione.
4. È presentata una domanda distinta per ciascun tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente da omologare.

*Articolo 24***Fascicolo informativo**

1. Il fascicolo informativo include quanto segue:
 - a) una scheda informativa, conformemente al modello stabilito negli atti di esecuzione di cui al paragrafo 4, per l'omologazione in un'unica tappa o l'omologazione globale di un tipo di veicolo mista o per l'omologazione globale di un tipo di veicolo a tappe oppure, in caso di omologazione di un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente, in conformità dell'atto normativo pertinente elencato nell'allegato II;
 - b) tutti i dati, i disegni, le fotografie e le altre informazioni pertinenti;
 - c) per i veicoli, l'indicazione della procedura o delle procedure scelte conformemente all'articolo 22, paragrafo 1;
 - d) ogni ulteriore informazione richiesta dall'autorità di omologazione nell'ambito della procedura di omologazione UE.
2. La scheda informativa di cui al paragrafo 1, lettera a), per l'omologazione globale di un tipo di veicolo contiene una serie completa di informazioni sulle caratteristiche del tipo di veicolo che sono necessarie all'autorità di omologazione per identificare il tipo di veicolo ed effettuare correttamente la procedura di omologazione.
3. Il costruttore presenta all'autorità di omologazione il fascicolo informativo in un formato elettronico che sia accettabile per tale autorità. L'autorità di omologazione può anche accettare fascicoli informativi forniti in formato cartaceo.
4. La Commissione adotta atti di esecuzione che definiscano il modello di scheda informativa e ogni altra parte del fascicolo informativo, nonché un formato elettronico armonizzato ai fini del paragrafo 3 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 83, paragrafo 2. Il primo di tali atti di esecuzione è adottato entro il 5 luglio 2020.



Articolo 25

Informazioni supplementari da fornire unitamente alla domanda di omologazione UE

1. Una domanda di omologazione a tappe è corredata, oltre che del fascicolo informativo di cui all'articolo 24, di tutti i certificati di omologazione UE o certificati di omologazione UN e dei relativi allegati richiesti a norma degli atti normativi elencati nell'allegato II.

In caso di omologazione di un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente a norma degli atti normativi elencati nell'allegato II, l'autorità di omologazione ha accesso al fascicolo informativo e, se del caso, ai certificati di omologazione UE e ai relativi allegati fino alla data in cui l'omologazione globale di un tipo di veicolo è rilasciata o rifiutata.

2. Una domanda di omologazione mista è corredata, oltre che del fascicolo informativo di cui all'articolo 24, dei certificati di omologazione UE o dei certificati di omologazione UN e dei relativi allegati richiesti a norma degli atti normativi elencati nell'allegato II.

Per i sistemi per i quali non è stato presentato alcun certificato di omologazione UE o certificato di omologazione UN, la domanda è corredata, oltre che del fascicolo informativo di cui all'articolo 24, delle informazioni richieste per l'omologazione di tali sistemi durante la fase di omologazione del veicolo e di un verbale di prova in luogo del certificato di omologazione UE o del certificato di omologazione UN.

3. Una domanda di omologazione in più fasi è corredata delle seguenti informazioni:

- a) nella prima fase, delle parti del fascicolo informativo e dei certificati di omologazione UE, dei certificati di omologazione UN o, se del caso, dei verbali di prova riguardanti lo stato di completamento del veicolo base;
- b) nella seconda fase e nelle fasi successive, delle parti del fascicolo informativo e dei certificati di omologazione UE o dei certificati di omologazione UN riguardanti lo stadio di completamento corrente, unitamente a una copia del certificato di omologazione globale UE rilasciato nel precedente stadio di costruzione, oltre a un elenco completo delle variazioni o delle aggiunte che il costruttore ha apportato al veicolo.

Le informazioni di cui al presente paragrafo sono comunicate in conformità dell'articolo 24, paragrafo 3.

4. L'autorità di omologazione e i servizi tecnici hanno accesso al software e agli algoritmi del veicolo che ritengono necessari per svolgere le loro attività.

▼B

L'autorità di omologazione e i servizi tecnici possono anche chiedere al costruttore di fornire documentazione o ulteriori informazioni necessarie per consentire all'autorità di omologazione o ai servizi tecnici di sviluppare una comprensione adeguata dei sistemi, compresi il processo di sviluppo e la concezione del sistema nonché le funzioni del software e degli algoritmi necessari per verificare la conformità alle prescrizioni del presente regolamento, al fine di decidere quali prove siano necessarie e di agevolare l'esecuzione di tali prove.

CAPO IV

APPLICAZIONE DELLE PROCEDURE DI OMOLOGAZIONE UE

*Articolo 26***Disposizioni generali sull'applicazione delle procedure di omologazione UE**

1. Per ciascun tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente può essere rilasciata una sola omologazione UE.

2. L'autorità di omologazione che riceve una domanda conformemente all'articolo 23 rilascia un'omologazione UE solo dopo aver verificato tutti i seguenti elementi:

- a) le disposizioni relative alla conformità della produzione di cui all'articolo 31;
- b) l'avvenuta presentazione della dichiarazione di cui all'articolo 23, paragrafo 3;
- c) la conformità del tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente alle prescrizioni applicabili;
- d) nel caso di omologazioni globali di un tipo di veicolo secondo la procedura di omologazione a tappe, la procedura di omologazione mista o la procedura di omologazione in più fasi, l'autorità di omologazione verifica, a norma dell'articolo 22, paragrafo 4, che i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti siano oggetto di omologazioni distinte e valide rilasciate conformemente alle prescrizioni applicabili al momento del rilascio dell'omologazione globale di un tipo di veicolo.

3. Si applicano le procedure di cui all'allegato III per quanto concerne l'omologazione UE e le procedure di cui all'allegato IX per quanto concerne l'omologazione in più fasi.

Per tenere conto degli sviluppi normativi e tecnologici, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 82 volti a modificare gli allegati III e IX aggiornandone le procedure riguardo all'omologazione UE e all'omologazione in più fasi.

▼B

4. L'autorità di omologazione prepara un fascicolo di omologazione comprendente il fascicolo informativo di cui all'articolo 24, i verbali di prova e tutti gli altri documenti aggiunti al fascicolo informativo dal servizio tecnico o dall'autorità di omologazione nell'esercizio delle loro funzioni.

Il fascicolo di omologazione può essere conservato su supporto elettronico. Contiene un indice che indica chiaramente tutte le pagine e il formato di ciascun documento e che riporta in ordine cronologico ogni modifica dell'omologazione UE.

L'autorità di omologazione tiene il fascicolo di omologazione a disposizione per un periodo di 10 anni dopo il termine di validità dell'omologazione UE in questione.

5. L'autorità di omologazione rifiuta di rilasciare l'omologazione UE se constata che un tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente conforme alle prescrizioni applicabili presenta tuttavia un rischio grave per la sicurezza o può nuocere gravemente all'ambiente o alla salute pubblica. In tal caso, 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.

6. A norma dell'articolo 22, paragrafo 4, in caso di procedura di omologazione a tappe, mista o in più fasi, l'autorità di omologazione rifiuta di rilasciare l'omologazione UE se constata che i sistemi, i componenti o le entità tecniche indipendenti non sono conformi alle prescrizioni del presente regolamento.

L'autorità di omologazione chiede alle autorità di omologazione che hanno rilasciato l'omologazione per i sistemi, i componenti o le entità tecniche indipendenti di agire a norma dell'articolo 54, paragrafo 2.

*Articolo 27***Notifica delle omologazioni UE rilasciate, modificate, rifiutate e revocate**

1. Al momento del rilascio o della modifica del certificato di omologazione UE, l'autorità di omologazione mette a disposizione delle autorità di omologazione degli altri Stati membri, delle autorità di vigilanza del mercato e della Commissione una copia del certificato di omologazione UE per ogni tipo di veicolo, sistema, componente ed entità tecnica indipendente per cui ha rilasciato un'omologazione, insieme agli allegati, compresi i verbali di prova di cui all'articolo 30. Tale copia è messa a disposizione mediante il sistema comune sicuro di trasmissione elettronica in conformità degli atti di esecuzione di cui al paragrafo 3 del presente articolo.

2. Se un'autorità di omologazione rifiuta o revoca un'omologazione UE, ne informa immediatamente le autorità di omologazione degli altri Stati membri e la Commissione mediante il sistema comune sicuro di trasmissione elettronica in conformità degli atti di esecuzione di cui al paragrafo 3, specificando i motivi della sua decisione.

▼B

3. Per quanto riguarda il sistema comune sicuro di trasmissione elettronica, la Commissione adotta atti di esecuzione volti a determinare il formato dei documenti elettronici che devono essere messi a disposizione, il meccanismo di trasmissione, le procedure per informare le autorità in merito a rilasci di omologazioni UE, a modifiche, rifiuti e revoche relativi e alle misure di sicurezza pertinenti. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 83, paragrafo 2. Il primo di tali atti di esecuzione è adottato entro il 5 luglio 2020.

*Articolo 28***Certificato di omologazione UE**

1. Il certificato di omologazione UE contiene i seguenti allegati:
 - a) il fascicolo di omologazione di cui all'articolo 26, paragrafo 4;
 - b) i verbali di prova di cui all'articolo 30 in caso di omologazione di un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente oppure la scheda dei risultati delle prove in caso di omologazione globale di un tipo di veicolo;
 - c) in caso di omologazione globale di un tipo di veicolo, il nome e il facsimile della firma della persona o delle persone autorizzate a firmare i certificati di conformità e una dichiarazione relativa alle loro mansioni nella società;
 - d) in caso di omologazione globale di un tipo di veicolo, un facsimile compilato del certificato di conformità del tipo di veicolo.
2. Al certificato di omologazione UE è assegnato, secondo un sistema di numerazione armonizzato, un numero unico che consente almeno di identificare lo Stato membro che ha rilasciato l'omologazione UE e di identificare le prescrizioni a cui il tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente è conforme.
3. La Commissione adotta atti di esecuzione che definiscano i modelli per il certificato di omologazione UE, il sistema di numerazione armonizzato e la scheda dei risultati delle prove, fornendo anche i formati elettronici pertinenti. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 83, paragrafo 2. Il primo di tali atti di esecuzione è adottato entro il 5 luglio 2020.
4. Per ciascun tipo di veicolo, sistema, componente ed entità tecnica indipendente, l'autorità di omologazione:
 - a) completa tutte le sezioni pertinenti del certificato di omologazione UE, compresi gli allegati;
 - b) compila l'indice del fascicolo di omologazione di cui all'articolo 26, paragrafo 4;

▼B

- c) rilascia immediatamente al costruttore il certificato di omologazione UE completato i suoi allegati.

5. Nel caso di un'omologazione UE la cui validità sia stata limitata a norma dell'articolo 39, dell'articolo 43 o dell'allegato II, parte III, o in relazione alla quale alcune disposizioni del presente regolamento o degli atti normativi elencati all'allegato II non si applicano, il certificato di omologazione UE specifica tali limitazioni o le disposizioni pertinenti che non si applicano.

6. Se il costruttore del veicolo sceglie la procedura di omologazione mista, l'autorità di omologazione completa il fascicolo di omologazione di cui all'articolo 26, paragrafo 4, con i riferimenti ai verbali di prova di cui all'articolo 30 per i sistemi, i componenti o le entità tecniche indipendenti per i quali non è stato rilasciato alcun certificato di omologazione UE. Nel fascicolo di omologazione, l'autorità di omologazione identifica altresì in modo chiaro le prescrizioni tecniche degli atti normativi elencati nell'allegato II rispetto alle quali il veicolo è stato sottoposto a prova.

7. Se il costruttore del veicolo sceglie la procedura di omologazione in un'unica tappa, l'autorità di omologazione allega al certificato di omologazione UE un elenco degli atti normativi pertinenti conformemente al modello previsto negli atti di esecuzione di cui al paragrafo 3.

*Articolo 29***Disposizioni specifiche relative alle omologazioni UE di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti**

1. È rilasciata un'omologazione UE a sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti che siano conformi ai dati contenuti nel fascicolo informativo di cui all'articolo 24 e soddisfino le prescrizioni tecniche stabilite negli atti normativi pertinenti elencati nell'allegato II.

2. Se componenti o entità tecniche indipendenti, destinati o meno a interventi di riparazione, assistenza o manutenzione, rientrano altresì nell'omologazione di un sistema relativamente a un veicolo, non è richiesta alcuna ulteriore omologazione del componente o dell'entità tecnica indipendente, salvo che tale omologazione non sia prevista dagli atti normativi pertinenti elencati nell'allegato II.

3. Se un componente o un'entità tecnica indipendente svolge la propria funzione o presenta una particolare caratteristica soltanto in combinazione con altre parti del veicolo e per questa ragione la sua conformità può essere verificata soltanto quando funziona in combinazione con tali altre parti del veicolo, la portata dell'omologazione UE di detto componente o detta entità tecnica indipendente è limitata di conseguenza.

▼B

In questi casi, il certificato di omologazione UE specifica le eventuali limitazioni d'uso del componente o dell'entità tecnica indipendente e indica le condizioni particolari per il montaggio di tale componente o entità tecnica indipendente su un veicolo.

In caso di montaggio di tale componente o entità tecnica indipendente su un veicolo, l'autorità di omologazione verifica, al momento dell'omologazione del veicolo, che il componente o l'entità tecnica indipendente sia conforme a tutte le limitazioni applicabili relative all'uso o alle condizioni di montaggio.

*Articolo 30***Prove prescritte per l'omologazione UE**

1. Ai fini del rilascio di omologazioni UE, l'autorità di omologazione verifica la conformità alle prescrizioni tecniche del presente regolamento mediante prove adeguate eseguite dai suoi servizi tecnici.
2. Gli elementi fondamentali delle prove, comprese le prescrizioni tecniche il cui rispetto è stato verificato tramite le prove, sono registrati in un verbale di prova.
3. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscano il formato dei verbali di prova. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 83, paragrafo 2. Il primo di tali atti di esecuzione è adottato entro il 5 luglio 2020.
4. Per eseguire le prove prescritte, il costruttore mette a disposizione delle autorità di omologazione e fornisce ai servizi tecnici interessati i veicoli, i sistemi, i componenti o le entità tecniche indipendenti richiesti a norma degli atti normativi pertinenti elencati nell'allegato II.
5. Le prove prescritte sono eseguite su veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti rappresentativi del tipo da omologare.
6. Se per i parametri e le condizioni utilizzati per l'esecuzione delle prove adeguate di cui al paragrafo 1 è previsto un intervallo di valori, i servizi tecnici possono scegliere qualsiasi valore all'interno di detto intervallo.
7. Su richiesta del costruttore e con l'accordo dell'autorità di omologazione, in alternativa alle prove di cui al paragrafo 1 si possono usare metodi di prova virtuali in conformità dell'allegato VIII.
8. Per tener conto degli sviluppi normativi e tecnici, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 82 volti a modificare l'allegato VIII aggiornando l'elenco degli atti normativi ai sensi dei quali un costruttore o un servizio tecnico può utilizzare metodi di prova virtuali e le condizioni specifiche alle quali i metodi di prova virtuali devono essere utilizzati.



Articolo 31

Disposizioni relative alla conformità della produzione

1. L'autorità di omologazione che ha rilasciato un'omologazione UE adotta le misure ai sensi dell'allegato IV necessarie ad accertare, se necessario in collaborazione con le autorità di omologazione degli altri Stati membri, che il costruttore produca i veicoli, i sistemi, i componenti o le entità tecniche indipendenti in conformità al tipo omologato.

2. L'autorità di omologazione che ha rilasciato un'omologazione globale di un tipo di veicolo verifica un numero statisticamente rilevante di campioni di veicoli e di certificati di conformità per comprovarne la conformità agli articoli 36 e 37 e verifica la correttezza dei dati contenuti in tali certificati.

3. L'autorità di omologazione che ha rilasciato un'omologazione UE adotta le misure necessarie ad accertare, se necessario in collaborazione con le autorità di omologazione degli altri Stati membri, che le disposizioni di cui ai paragrafi 1 e 2, del presente articolo, siano ancora adeguate affinché i veicoli, i sistemi, i componenti o le entità tecniche indipendenti in produzione continuino a essere conformi al tipo omologato e che i certificati di conformità continuino a essere conformi agli articoli 36 e 37.

4. Per accertare che un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente sia conforme al tipo omologato, l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE adotta le misure necessarie per effettuare, su campioni prelevati nei locali del costruttore, compresi gli impianti di produzione, i controlli o le prove richiesti per l'omologazione UE.

Conformemente all'allegato IV, l'autorità di omologazione adotta le misure necessarie per effettuare tali controlli o prove con la frequenza stabilita negli atti normativi elencati nell'allegato II oppure, qualora detti atti non specificino una frequenza, almeno una volta ogni tre anni.

5. Per accertare che un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente sia conforme al tipo omologato, l'autorità di omologazione o i servizi tecnici:

a) qualora le procedure di prova stabilite nei pertinenti atti normativi elencati nell'allegato II prevedano un intervallo di valori, fissano i valori in maniera casuale all'interno di detto intervallo quando eseguono controlli o prove; e

b) hanno accesso al software, agli algoritmi, alla documentazione e a qualsiasi altra informazione ai sensi dell'articolo 25, paragrafo 4.

6. L'autorità di omologazione che ha rilasciato un'omologazione UE adotta le misure necessarie a verificare che il costruttore rispetti gli obblighi di cui al capo XIV. Verifica in particolare se, al fine di rispettare tali obblighi, il costruttore ha modificato o integrato le informazioni OBD del veicolo e le informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo.

▼B

7. L'autorità di omologazione che abbia rilasciato un'omologazione UE e constati che il costruttore non produce più i veicoli, i sistemi, i componenti o le entità tecniche indipendenti in conformità al tipo omologato o alle prescrizioni del presente regolamento, o che i certificati di conformità non sono più conformi agli articoli 36 e 37, benché la produzione continui, adotta le misure necessarie a garantire che le disposizioni relative alla conformità della produzione siano seguite correttamente o revoca l'omologazione. L'autorità di omologazione può decidere di adottare tutte le necessarie misure restrittive in conformità del capo XI.

8. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 82 che modifichino l'allegato IV, per tener conto degli sviluppi normativi e tecnologici, aggiornando le procedure di conformità della produzione.

*Articolo 32***Diritti**

1. I diritti per le attività di omologazione UE sono pagati dai costruttori che hanno presentato domanda di omologazione UE nello Stato membro interessato.

Gli Stati membri assicurano la disponibilità di risorse sufficienti a coprire i costi delle attività di vigilanza del mercato. Fatto salvo il diritto nazionale, è possibile recuperare tali costi tramite diritti riscossi dagli Stati membri in cui i veicoli sono immessi sul mercato.

2. Gli Stati membri possono riscuotere diritti amministrativi nei confronti dei servizi tecnici che presentano domanda di designazione per coprire, in tutto o in parte, i costi relativi alle attività svolte dalle autorità nazionali responsabili dei servizi tecnici in conformità del presente regolamento.

CAPO V

MODIFICHE E VALIDITÀ DELLE OMOLOGAZIONI UE*Articolo 33***Disposizioni generali sulle modifiche delle omologazioni UE**

1. Il costruttore informa senza indugio l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE di qualsiasi variazione dei dati contenuti nel fascicolo di omologazione di cui all'articolo 26, paragrafo 4, ivi comprese le variazioni del fascicolo di documenti completo ai sensi degli atti normativi elencati all'allegato II.

L'autorità di omologazione decide se tale variazione richiede una modifica, sotto forma di revisione o estensione dell'omologazione UE, in conformità dell'articolo 34, oppure se è necessaria una nuova omologazione UE.

▼B

2. La domanda di modifica è presentata solo all'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE esistente.

3. Se l'autorità di omologazione constata che una modifica richiede la ripetizione di ispezioni o prove, ne informa il costruttore.

4. Se l'autorità di omologazione, sulla base delle ispezioni o delle prove di cui al paragrafo 3 del presente articolo, constata che le prescrizioni di omologazione UE continuano ad essere soddisfatte, si applicano le procedure di cui all'articolo 34.

5. Se constata che le variazioni dei dati contenuti nel fascicolo di omologazione non possono essere oggetto di un'estensione dell'omologazione esistente, l'autorità di omologazione rifiuta di modificare l'omologazione UE e invita il costruttore a chiedere una nuova omologazione UE.

*Articolo 34***Revisioni ed estensioni delle omologazioni UE**

1. Una modifica è considerata «revisione» quando l'autorità di omologazione ritiene che, nonostante la variazione dei dati contenuti nel fascicolo di omologazione di cui all'articolo 26, paragrafo 4, il tipo di veicolo, di sistema, di componente o di entità tecnica indipendente interessato continui a essere conforme alle prescrizioni ad esso applicabili e pertanto non sia necessario ripetere ispezioni o prove.

In tal caso, l'autorità di omologazione rilascia senza indugio le pagine del fascicolo di omologazione debitamente rivedute, indicando chiaramente su ciascuna di esse la natura della variazione e la data di nuovo rilascio, oppure rilascia una versione aggiornata consolidata del fascicolo di omologazione corredata di una descrizione particolareggiata delle variazioni.

2. Una modifica è considerata «estensione» quando l'autorità di omologazione ritiene che i dati contenuti nel fascicolo di omologazione siano cambiati e si verifica uno dei casi seguenti:

- a) sono necessarie ulteriori ispezioni o prove per verificare se le prescrizioni su cui si basava l'omologazione esistente UE siano ancora soddisfatte;

- b) qualsivoglia informazione contenuta nel certificato di omologazione UE, ad eccezione degli allegati, è cambiata; o

- c) nuove prescrizioni previste dagli atti normativi elencati nell'allegato II diventano applicabili al tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente omologato.

▼B

In caso di estensione, l'autorità di omologazione rilascia senza indugio un certificato di omologazione UE aggiornato, contrassegnato da un numero di estensione progressivo corrispondente al numero di estensioni successive già concesse. Tale certificato di omologazione riporta chiaramente il motivo dell'estensione, le date di nuovo rilascio e, se del caso, il periodo di validità.

3. Ogniqualvolta siano rilasciate pagine modificate del fascicolo di omologazione o una sua versione aggiornata consolidata, si modifica di conseguenza l'indice del fascicolo di omologazione indicando la data dell'ultima estensione o revisione o la data dell'ultimo consolidamento della versione aggiornata.

4. Non è richiesta l'estensione dell'omologazione di un tipo di veicolo se le nuove prescrizioni di cui al paragrafo 2, lettera c), sono irrilevanti dal punto di vista tecnico per quel tipo di veicolo o riguardano categorie di veicoli diverse dalla categoria di appartenenza del veicolo.

*Articolo 35***Cessazione della validità**

1. Sette anni dopo l'ultimo aggiornamento del fascicolo di omologazione relativo a un certificato di omologazione globale UE di un tipo di veicolo per i veicoli delle categorie M₁ e N₁ e dieci anni dopo per i veicoli delle categorie M₂, M₃, N₂, N₃ e O, l'autorità di omologazione verifica che il tipo di veicolo sia conforme a tutti gli atti normativi pertinenti al tipo in questione.

Ove l'autorità di omologazione effettui la verifica di cui al presente paragrafo, primo comma, non è necessario ripetere le prove di cui all'articolo 30.

2. La validità dell'omologazione UE cessa in ciascuno dei casi seguenti:

- a) quando nuove prescrizioni applicabili al tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente omologato diventano obbligatorie per la messa a disposizione sul mercato, l'immatricolazione o l'entrata in circolazione e non è possibile estendere l'omologazione UE per i motivi di cui all'articolo 34, paragrafo 2, lettera c);
- b) quando a seguito della verifica effettuata a norma del paragrafo 1 del presente articolo si stabilisce che il veicolo non è conforme a tutti gli atti normativi pertinenti al tipo in questione;
- c) se la produzione di veicoli in conformità al tipo di veicolo omologato cessa definitivamente e volontariamente, il che si considera avvenuto ove non sia stato prodotto alcun veicolo del tipo interessato nei due anni precedenti; tale omologazione mantiene tuttavia la sua validità ai fini dell'immatricolazione o dell'entrata in circolazione nella misura in cui non si applichi la lettera a) del presente paragrafo;
- d) se l'omologazione è stata revocata a norma dell'articolo 31, paragrafo 7;

▼B

e) se la validità del certificato di omologazione scade a causa di una limitazione di cui all'articolo 39, paragrafo 6;

f) se è stato appurato che l'omologazione si basa su dichiarazioni mendaci o risultati delle prove falsificati o se sono stati tenuti nascosti dati che avrebbero comportato il rifiuto del rilascio dell'omologazione.

3. Quando cessa la validità dell'omologazione globale soltanto di una variante di un tipo di veicolo o di una versione di una variante, la validità dell'omologazione globale del tipo di veicolo in questione cessa limitatamente a tale variante o versione specifica.

4. Quando la produzione di un tipo specifico di veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente cessa definitivamente, il costruttore lo notifica senza indugio all'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE.

Entro un mese dal ricevimento della notifica di cui al primo comma, l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE del tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente ne informa le autorità di omologazione degli altri Stati membri.

5. Nel caso in cui la validità di un certificato di omologazione UE stia per cessare, il costruttore lo notifica senza indugio all'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE.

6. Al ricevimento della notifica del costruttore, l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE comunica senza indugio alle autorità di omologazione degli altri Stati membri e alla Commissione tutte le informazioni pertinenti per la messa a disposizione sul mercato, l'immatricolazione o l'entrata in circolazione dei veicoli, dei sistemi, dei componenti o delle entità tecniche indipendenti, a seconda del caso.

Nel caso dei veicoli, la comunicazione di cui al primo comma del presente paragrafo precisa la data di costruzione e il numero di identificazione del veicolo («VIN»), quale definito all'articolo 2, punto 2), del regolamento (UE) n. 19/2011 della Commissione ⁽¹⁾, dell'ultimo veicolo prodotto.

⁽¹⁾ Regolamento (UE) n. 19/2011 della Commissione, dell'11 gennaio 2011, relativo ai requisiti dell'omologazione per la targhetta regolamentare del costruttore e per il numero di identificazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati (GU L 8 del 12.1.2011, pag. 1).



CAPO VI

CERTIFICATO DI CONFORMITÀ E MARCATURA

*Articolo 36***Certificato di conformità in formato cartaceo**

1. Il costruttore rilascia un certificato di conformità in formato cartaceo che accompagna ogni veicolo, completo, incompleto o completato, costruito in conformità al tipo di veicolo omologato. A tal fine, il costruttore utilizza il modello stabilito negli atti di esecuzione di cui al paragrafo 4.

Il certificato di conformità in formato cartaceo descrive le principali caratteristiche del veicolo e le sue prestazioni tecniche in termini concreti. Il certificato di conformità in formato cartaceo include la data di costruzione del veicolo. Il certificato di conformità in formato cartaceo è concepito in modo da non poter essere falsificato.

Il certificato di conformità in formato cartaceo è rilasciato gratuitamente all'acquirente insieme al veicolo. Il rilascio del certificato non può essere subordinato a una richiesta esplicita o alla presentazione di ulteriori informazioni al costruttore.

2. A partire dal 5 luglio 2026, il costruttore è esentato dall'obbligo di cui al paragrafo 1 del presente articolo di rilasciare il certificato di conformità in formato cartaceo per ogni veicolo se lo rende disponibile sotto forma di dati strutturati in formato elettronico ai sensi dell'articolo 37, paragrafo 1.

3. Per un periodo di 10 anni dalla data di costruzione del veicolo, il costruttore rilascia, su richiesta del proprietario del veicolo, un duplicato del certificato di conformità in formato cartaceo a fronte di un corrispettivo non superiore al costo del rilascio del duplicato. Sul recto di ogni duplicato del certificato è chiaramente visibile il termine «duplicato».

4. La Commissione adotta atti di esecuzione relativi al certificato di conformità in formato cartaceo in cui siano definiti, in particolare:

- a) il modello del certificato di conformità;
- b) gli elementi di sicurezza volti a prevenire la falsificazione del certificato di conformità; e
- c) la specifica relativa alle modalità di firma del certificato di conformità.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 83, paragrafo 2. Il primo di tali atti di esecuzione è adottato prima del 1° settembre 2020.

5. Il certificato di conformità in formato cartaceo è redatto in almeno una delle lingue ufficiali dell'Unione.

▼B

6. La persona o le persone autorizzate a firmare i certificati di conformità in formato cartaceo sono dipendenti del costruttore e sono debitamente autorizzate a impegnare la responsabilità giuridica del costruttore per quanto riguarda la progettazione e la costruzione del veicolo o la conformità della produzione dello stesso.

7. Il certificato di conformità in formato cartaceo è compilato in ogni sua parte e non contiene limitazioni d'uso del veicolo che non siano previste nel presente regolamento o in uno degli atti normativi elencati nell'allegato II.

8. Per i veicoli base incompleti il costruttore compila solo i campi del certificato di conformità in formato cartaceo che sono pertinenti per quanto riguarda lo stato di completezza del veicolo.

9. In caso di veicolo incompleto o completato, il costruttore compila solo i campi del certificato di conformità in formato cartaceo riguardanti gli elementi aggiunti o cambiati nella fase di omologazione in corso e allega, se del caso, tutti i certificati di conformità in formato cartaceo rilasciati nelle fasi precedenti.

*Articolo 37***Certificato di conformità in formato elettronico**

1. Fatto salvo l'articolo 36, paragrafo 1, a partire dal 5 luglio 2026, immediatamente dopo la data di costruzione del veicolo il costruttore mette gratuitamente a disposizione dell'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione globale del tipo di veicolo il certificato di conformità sotto forma di dati strutturati in formato elettronico in conformità degli atti di esecuzione di cui al paragrafo 8 del presente articolo.

2. Fatto salvo l'articolo 36, paragrafo 1, un costruttore può mettere a disposizione certificati di conformità in conformità del paragrafo 1 del presente articolo prima del 5 luglio 2026.

3. L'autorità di omologazione mette a disposizione il certificato di conformità sotto forma di dati strutturati in formato elettronico in conformità degli atti di esecuzione di cui al paragrafo 8, in modo che sia accessibile per le autorità di omologazione, le autorità di vigilanza del mercato e le autorità preposte all'immatricolazione degli Stati membri nonché la Commissione.

4. Gli Stati membri possono esentare i costruttori dall'obbligo stabilito al paragrafo 1 del presente articolo per i tipi di veicolo che hanno un'omologazione nazionale per veicoli prodotti in piccole serie ai sensi dell'articolo 42.

5. L'autorità di omologazione che riceve il certificato di conformità sotto forma di dati strutturati in formato elettronico in conformità degli atti di esecuzione di cui al paragrafo 8 del presente articolo concede l'accesso in sola lettura al certificato di conformità stabilito all'articolo 12, paragrafo 2. Nel caso di veicoli costruiti in più fasi, tale accesso è dato al costruttore della fase successiva.

▼B

6. Tutti gli scambi di dati ai sensi del presente articolo sono effettuati mediante un protocollo per lo scambio sicuro di dati.

7. Gli Stati membri stabiliscono l'organizzazione e la struttura della propria rete di dati al fine di consentire la ricezione dei dati dei certificati di conformità sotto forma di dati strutturati in formato elettronico in conformità degli atti di esecuzione di cui al paragrafo 8 a decorrere dal 1° settembre 2025, preferibilmente ricorrendo a sistemi esistenti per lo scambio di dati strutturati.

8. Tenuto conto dei dati che è necessario fornire nel certificato di conformità in formato cartaceo, la Commissione adotta atti di esecuzione relativi ai certificati di conformità sotto forma di dati strutturati in formato elettronico in cui siano definiti, in particolare:

- a) il formato e la struttura di base degli elementi di dati dei certificati di conformità in formato elettronico e i messaggi utilizzati nello scambio;
- b) le prescrizioni minime per lo scambio sicuro di dati, incluse la prevenzione della corruzione e dell'abuso dei dati, e misure volte a garantire l'autenticità dei dati elettronici, come l'utilizzo di una firma digitale;
- c) le modalità di scambio dei dati del certificato di conformità in formato elettronico;
- d) le prescrizioni minime per l'identificatore unico specifico di un veicolo e per la forma delle informazioni destinate all'acquirente in conformità del paragrafo 5;
- e) l'accesso in sola lettura di cui al paragrafo 5;
- f) le esenzioni per i costruttori di particolari categorie di veicoli e tipi di veicoli prodotti in piccole serie.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 83, paragrafo 2. Il primo di tali atti di esecuzione è adottato prima del 1° settembre 2020.

9. Gli Stati membri devono essere in grado di scambiare con gli altri Stati membri i certificati di conformità in formato elettronico in conformità del presente articolo al più tardi a decorrere dal 5 luglio 2026.

10. A decorrere dal 5 luglio 2026, ove, in casi eccezionali, lo richieda un'autorità nazionale, il costruttore rilascia un duplicato del certificato di conformità in formato cartaceo.

*Articolo 38***Targhetta regolamentare e targhette aggiuntive del costruttore, marcature e marchio di omologazione di componenti ed entità tecniche indipendenti**

1. Il costruttore di un veicolo appone su ogni veicolo costruito in conformità al tipo omologato una targhetta regolamentare, se del caso targhette aggiuntive e indicazioni o simboli, con le marcature richieste dal presente regolamento e dagli atti normativi pertinenti elencati nell'allegato II.

▼B

2. Il costruttore di un componente o di un'entità tecnica indipendente appone su tutti i componenti e le entità tecniche indipendenti, facenti parte o no di un sistema, costruiti in conformità al tipo omologato, il marchio di omologazione prescritto dagli atti normativi pertinenti elencati nell'allegato II.

Se tale marchio di omologazione non è richiesto, il costruttore appone sul componente o sull'entità tecnica indipendente almeno la sua denominazione o il suo marchio commerciale e il numero del tipo o un numero di identificazione.

3. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscano il modello per il marchio di omologazione UE. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 83, paragrafo 2. Il primo di tali atti di esecuzione è adottato entro il 5 luglio 2020.

4. Gli operatori economici immettono sul mercato o mettono a disposizione sul mercato soltanto i veicoli, i componenti e le entità tecniche indipendenti che sono provvisti di marcatura in conformità del presente regolamento.

CAPO VII

NUOVE TECNOLOGIE O NUOVE CONCEZIONI

*Articolo 39***Deroghe per nuove tecnologie o nuove concezioni**

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

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

- a) la domanda di omologazione UE indica i motivi per cui le nuove tecnologie o le nuove concezioni rendono i veicoli, i sistemi, i componenti o le entità tecniche indipendenti incompatibili con uno o più atti normativi elencati nell'allegato II;
- b) la domanda di omologazione UE descrive le implicazioni per la sicurezza e l'ambiente della nuova tecnologia o della nuova concezione e le misure adottate per garantire un livello di sicurezza e di tutela dell'ambiente almeno equivalente a quello assicurato dalle prescrizioni alle quali si chiede di derogare;
- c) sono presentati descrizioni e risultati delle prove in grado di dimostrare che la condizione di cui alla lettera b) è soddisfatta.

3. Il rilascio di omologazioni UE con deroghe per nuove tecnologie o nuove concezioni è subordinato all'autorizzazione della Commissione.

▼B

La Commissione adotta atti di esecuzione per decidere se concedere l'autorizzazione di cui al primo comma del presente paragrafo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 83, paragrafo 2.

4. In attesa dell'adozione di un atto di esecuzione di cui al paragrafo 3, l'autorità di omologazione può rilasciare un'omologazione UE provvisoria, valida solo sul territorio del suo Stato membro, per il tipo di veicolo oggetto della deroga richiesta. L'autorità di omologazione ne informa senza indugio la Commissione e gli altri Stati membri tramite un fascicolo contenente le informazioni di cui al paragrafo 2.

La natura provvisoria e la validità territoriale limitata dell'omologazione UE risultano evidenti dall'intestazione del certificato di omologazione UE e del certificato di conformità.

5. Le autorità di omologazione degli altri Stati membri possono accettare l'omologazione UE provvisoria di cui al paragrafo 4 sul loro territorio, a condizione di informare per iscritto della loro accettazione l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE provvisoria.

6. Se del caso, gli atti di esecuzione di cui al paragrafo 3 specificano se le autorizzazioni sono soggette a eventuali limitazioni, in particolare per quanto riguarda il numero massimo di veicoli interessati. In ogni caso, l'omologazione UE ha una validità minima di 36 mesi.

7. Se la Commissione adotta atti di esecuzione di cui al paragrafo 3 per rifiutare di concedere le autorizzazioni, l'autorità di omologazione informa immediatamente il titolare dell'omologazione UE provvisoria di cui al paragrafo 4 che quest'ultima sarà revocata 6 mesi dopo la data dell'atto di esecuzione.

Tuttavia, i veicoli costruiti in conformità all'omologazione UE provvisoria prima della cessazione della sua validità possono essere immessi sul mercato, immatricolati o entrare in circolazione negli Stati membri che hanno accettato l'omologazione UE provvisoria a norma del paragrafo 5.

*Articolo 40***Adeguamento successivo di atti normativi**

1. Se ha autorizzato il rilascio di un'omologazione UE a norma dell'articolo 39, la Commissione adotta immediatamente le misure necessarie per adeguare gli atti normativi interessati agli sviluppi tecnologici più recenti.

Se la deroga ai sensi dell'articolo 39 riguarda un regolamento UN, la Commissione propone di modificarlo secondo la procedura applicabile a norma dell'accordo del 1958 riveduto.

2. Una volta modificati i pertinenti atti normativi, è abolita qualsiasi limitazione contenuta negli atti di esecuzione di cui all'articolo 39, paragrafo 3.

▼B

3. Se le misure necessarie per adeguare gli atti normativi di cui al paragrafo 1 del presente articolo non sono state adottate, su richiesta dello Stato membro che ha rilasciato l'omologazione UE provvisoria la Commissione può adottare atti di esecuzione per decidere se concedere l'autorizzazione dell'estensione della validità dell'omologazione UE provvisoria. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 83, paragrafo 2.

CAPO VIII

VEICOLI PRODOTTI IN PICCOLE SERIE

*Articolo 41***Omologazione UE di veicoli prodotti in piccole serie**

1. Su richiesta del costruttore ed entro i limiti quantitativi annuali per le categorie di veicoli M, N e O di cui all'allegato V, parte A, punto 1, gli Stati membri rilasciano un'omologazione UE per un tipo di veicolo prodotto in piccole serie che soddisfi almeno le prescrizioni tecniche stabilite all'allegato II, parte I, appendice 1.

2. Il paragrafo 1 non si applica ai veicoli per uso speciale.

3. Al certificato di omologazione UE relativo ai veicoli prodotti in piccole serie è assegnato, secondo un sistema di numerazione armonizzato, un numero unico che consente almeno di identificare lo Stato membro che ha rilasciato l'omologazione UE e di identificare le prescrizioni cui il tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente è conforme.

4. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscano il modello e il sistema di numerazione per i certificati di omologazione UE dei veicoli prodotti in piccole serie. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 83, paragrafo 2.

5. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità dell'articolo 82 che modifichino l'allegato II, parte I, appendice 1, affinché riporti le prescrizioni tecniche per le categorie di veicoli M, N e O e modifichino di conseguenza l'allegato V, parte A, punto 1, relativamente ai limiti quantitativi annuali.

*Articolo 42***Omologazione nazionale di veicoli prodotti in piccole serie**

1. I costruttori possono chiedere un'omologazione nazionale di veicoli prodotti in piccole serie entro i limiti quantitativi annuali di cui all'allegato V, parte A, punto 2. Tali limiti si applicano alla messa a disposizione sul mercato, all'immatricolazione o all'entrata in circolazione dei veicoli del tipo omologato sul mercato di ciascuno Stato membro in un anno determinato.

▼B

2. Gli Stati membri possono decidere di esentare qualsiasi tipo di veicolo di cui al paragrafo 1 dall'obbligo di conformarsi a una o più delle prescrizioni del presente regolamento o a una o più delle prescrizioni degli atti normativi elencati nell'allegato II, a condizione che abbiano stabilito prescrizioni alternative pertinenti.

3. Ai fini dell'omologazione nazionale di veicoli prodotti in piccole serie, l'autorità di omologazione accetta sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti omologati in conformità degli atti normativi elencati nell'allegato II.

4. Al certificato di omologazione nazionale relativo ai veicoli prodotti in piccole serie è assegnato, secondo un sistema di numerazione armonizzato, un numero unico che consente almeno di identificare lo Stato membro che ha rilasciato l'omologazione e di qualificare l'omologazione come rilasciata per una piccola serie nazionale.

5. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscano il modello e il sistema di numerazione armonizzato per i certificati di omologazione nazionale di veicoli prodotti in piccole serie, che recano l'intestazione «Certificato di omologazione nazionale di un veicolo prodotto in piccole serie» e indica il contenuto e la natura delle esenzioni concesse a norma del paragrafo 2 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 83, paragrafo 2. Fino a quando la Commissione non abbia adottato tali atti di esecuzione, gli Stati membri possono continuare a stabilire il formato dei certificati di omologazione nazionale.

*Articolo 43***Validità di un'omologazione nazionale di veicoli prodotti in piccole serie**

1. La validità di un'omologazione nazionale di veicoli prodotti in piccole serie è limitata al territorio dello Stato membro la cui autorità di omologazione ha rilasciato l'omologazione.

2. Su richiesta del costruttore, l'autorità di omologazione invia alle autorità di omologazione degli Stati membri da esso scelti una copia del certificato di omologazione nazionale, ivi comprese le parti pertinenti del fascicolo di omologazione di cui all'articolo 26, paragrafo 4, a mezzo posta raccomandata o per posta elettronica.

3. Le autorità di omologazione degli Stati membri accettano l'omologazione nazionale a meno che non abbiano fondati motivi per ritenere che le prescrizioni tecniche nazionali in base alle quali il tipo di veicolo è stato omologato non siano equivalenti alle proprie.

4. Entro 2 mesi dal ricevimento dei documenti di cui al paragrafo 2, le autorità di omologazione degli Stati membri scelti dal costruttore comunicano all'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione nazionale la loro decisione di accettare o meno l'omologazione. Qualora non sia comunicata alcuna decisione in tal senso entro il termine di 2 mesi, l'omologazione nazionale si considera accettata.

▼B

5. Su richiesta di un richiedente che desideri immettere sul mercato, immatricolare o far entrare in circolazione in un altro Stato membro un veicolo con un'omologazione nazionale per veicoli prodotti in piccole serie, l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione nazionale di veicoli prodotti in piccole serie fornisce all'autorità nazionale dell'altro Stato membro una copia del certificato di omologazione, ivi comprese le parti pertinenti del fascicolo di omologazione.

L'autorità nazionale dell'altro Stato membro autorizza l'immissione sul mercato, l'immatricolazione o l'entrata in circolazione di tale veicolo, a meno che non abbia fondati motivi per ritenere che le prescrizioni tecniche nazionali in base alle quali il tipo di veicolo è stato omologato non siano equivalenti alle proprie.

CAPO IX

OMOLOGAZIONI INDIVIDUALI*Articolo 44***Omologazioni individuali UE**

1. Gli Stati membri rilasciano un'omologazione individuale UE per un veicolo che è conforme alle prescrizioni stabilite all'allegato II, parte I, appendice 2 o, nel caso di veicoli per uso speciale, all'allegato II, parte III.

Il presente capo non si applica ai veicoli incompleti.

2. La domanda di omologazione individuale UE è presentata dal proprietario del veicolo, dal costruttore, dal rappresentante del costruttore o dall'importatore.

3. Per stabilire se il veicolo è conforme alle prescrizioni di cui al paragrafo 1, gli Stati membri non eseguono prove distruttive, ma usano invece tutte le informazioni pertinenti fornite a tal fine dal richiedente.

4. Al certificato di omologazione individuale UE è assegnato, secondo un sistema di numerazione armonizzato, un numero unico che consente almeno di identificare lo Stato membro che ha rilasciato il certificato di omologazione individuale UE.

5. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscano il modello e il sistema di numerazione per i certificati di omologazione individuale UE. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 83, paragrafo 2. Il primo di tali atti di esecuzione è adottato entro il 5 luglio 2020.

6. Gli Stati membri autorizzano l'immissione sul mercato, l'immatricolazione o l'entrata in circolazione dei veicoli muniti di un certificato di omologazione individuale UE valido.

7. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità dell'articolo 82 che modifichino l'allegato II, parte I, affinché riporti le prescrizioni tecniche per i veicoli delle categorie M, N e O.



Articolo 45

Omologazioni individuali nazionali

1. Gli Stati membri possono decidere di esentare un determinato veicolo, sia esso unico o meno, dall'obbligo di conformarsi a una o più prescrizioni del presente regolamento o a una o più prescrizioni stabilite negli atti normativi elencati nell'allegato II, purché tali Stati membri abbiano imposto prescrizioni alternative pertinenti.

2. La domanda di omologazione individuale nazionale è presentata dal proprietario del veicolo, dal costruttore, dal rappresentante del costruttore o dall'importatore.

3. Per stabilire se il veicolo è conforme alle prescrizioni alternative di cui al paragrafo 1, gli Stati membri non eseguono prove distruttive, ma usano tutte le informazioni pertinenti fornite a tal fine dal richiedente.

4. Ai fini dell'omologazione individuale nazionale, l'autorità di omologazione accetta sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti omologati in conformità degli atti normativi elencati nell'allegato II.

5. Uno Stato membro rilascia senza indugio un certificato di omologazione individuale nazionale se il veicolo è conforme alla descrizione allegata alla domanda e soddisfa le pertinenti prescrizioni alternative.

6. Al certificato di omologazione individuale nazionale è assegnato, secondo un sistema di numerazione armonizzato, un numero unico che consente almeno di identificare lo Stato membro che ha rilasciato l'omologazione UE e di identificare le prescrizioni cui il veicolo è conforme.

7. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscano il modello e il sistema di numerazione per il certificato di omologazione individuale nazionale. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 83, paragrafo 2. Fino a quando la Commissione non abbia adottato tali atti di esecuzione, gli Stati membri possono continuare a stabilire il formato dei certificati di omologazione individuale nazionale.

Articolo 46

Validità delle omologazioni individuali nazionali

1. La validità di un'omologazione individuale nazionale è limitata al territorio dello Stato membro che l'ha rilasciata.

2. Su richiesta di un richiedente che desideri mettere a disposizione sul mercato, immatricolare o far entrare in circolazione in un altro Stato membro un veicolo con un'omologazione individuale nazionale, lo Stato membro che ha rilasciato l'omologazione fornisce al richiedente una dichiarazione recante le prescrizioni tecniche in base alle quali il veicolo è stato omologato.

▼B

3. Uno Stato membro autorizza la messa a disposizione sul mercato, l'immatricolazione o l'entrata in circolazione sul suo territorio di un veicolo per il quale un altro Stato membro ha rilasciato un'omologazione individuale nazionale conformemente all'articolo 45, a meno che non abbia fondati motivi per ritenere che le prescrizioni alternative pertinenti in base alle quali il veicolo è stato omologato non siano equivalenti alle proprie o che il veicolo non sia conforme a tali prescrizioni.

4. Il presente articolo si applica ai veicoli che sono stati omologati in conformità del presente regolamento e che sono stati modificati prima della loro prima immatricolazione o entrata in circolazione.

*Articolo 47***Disposizioni specifiche**

1. Le procedure di cui agli articoli 44 e 45 possono applicarsi a un determinato veicolo costruito in più fasi.

2. Le procedure di cui agli articoli 44 e 45 non sostituiscono una fase intermedia della normale sequenza di un'omologazione in più fasi e non si applicano per ottenere l'omologazione in prima fase di un veicolo.

CAPO X

MESSA A DISPOSIZIONE SUL MERCATO, IMMATRICOLAZIONE O ENTRATA IN CIRCOLAZIONE*Articolo 48***Messa a disposizione sul mercato, immatricolazione o entrata in circolazione di veicoli diversi dai veicoli di fine serie**

1. Fatti salvi gli articoli 51, 52 e 53, i veicoli per i quali è obbligatoria l'omologazione globale di un tipo di veicolo o per i quali il costruttore ha ottenuto tale omologazione sono messi a disposizione sul mercato, sono immatricolati o entrano in circolazione solo se accompagnati da un certificato di conformità valido rilasciato conformemente agli articoli 36 e 37.

L'immatricolazione e l'entrata in circolazione di veicoli incompleti possono essere rifiutate fintantoché i veicoli rimangono incompleti. L'immatricolazione e l'entrata in circolazione di veicoli incompleti non sono utilizzate per eludere l'applicazione dell'articolo 49.

2. Il numero di veicoli prodotti in piccole serie che sono messi a disposizione sul mercato, sono immatricolati o entrano in circolazione nel corso dello stesso anno non può superare i limiti quantitativi annuali stabiliti all'allegato V.

*Articolo 49***Messa a disposizione sul mercato, immatricolazione o entrata in circolazione di veicoli di fine serie**

1. Entro i limiti indicati nell'allegato V, parte B, e solo per un periodo di tempo limitato specificato al paragrafo 2, gli Stati membri possono immatricolare e autorizzare l'immissione sul mercato o l'entrata in circolazione di veicoli conformi a un tipo di veicolo la cui omologazione UE non è più valida.

▼B

Il primo comma si applica soltanto ai veicoli all'interno del territorio dell'Unione che erano oggetto di un'omologazione UE valida al momento della loro produzione e che non erano stati immatricolati o fatti entrare in circolazione prima della cessazione della validità di tale omologazione UE.

2. Il paragrafo 1 si applica soltanto, nel caso di veicoli completi, per un periodo di 12 mesi dalla data di scadenza della validità dell'omologazione UE e, nel caso di veicoli completati, per un periodo di 18 mesi da tale data.

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

Gli Stati membri interessati decidono, entro 3 mesi dal ricevimento della domanda, se tali veicoli possano essere immatricolati o entrare in circolazione nel loro territorio e, in caso positivo, il numero di tali veicoli.

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

*Articolo 50***Messa a disposizione sul mercato o entrata in circolazione di componenti ed entità tecniche indipendenti**

1. I componenti e le entità tecniche indipendenti, compresi quelli destinati al mercato postvendita, possono essere messi a disposizione sul mercato o fatti entrare in circolazione solo se conformi alle prescrizioni dei pertinenti atti normativi elencati nell'allegato II e se provvisti di marcatura in conformità dell'articolo 38.

2. Il paragrafo 1 non si applica a componenti o entità tecniche indipendenti appositamente costruiti o progettati per veicoli che non rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento.

3. Gli Stati membri possono autorizzare la messa a disposizione sul mercato o l'entrata in circolazione di componenti ed entità tecniche indipendenti esentati a norma dell'articolo 39 o destinati a essere utilizzati su veicoli che abbiano ottenuto l'omologazione a norma degli articoli 41, 42, 44 e 45 in relazione a tali componenti o entità tecniche indipendenti.

4. Gli Stati membri possono anche autorizzare la messa a disposizione sul mercato o l'entrata in circolazione di componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a essere utilizzati su veicoli che non erano tenuti a essere omologati a norma del presente regolamento o della direttiva 2007/46/CE al momento della loro messa a disposizione sul mercato, immatricolazione o entrata in circolazione.

▼B

5. Gli Stati membri possono anche autorizzare la messa a disposizione sul mercato o l'entrata in circolazione di componenti ed entità tecniche indipendenti di ricambio destinati a essere utilizzati su veicoli a cui sia stata rilasciata l'omologazione prima dell'entrata in vigore delle prescrizioni dei pertinenti atti normativi elencati nell'allegato II conformemente alle prescrizioni del pertinente atto applicabile al momento dell'iniziale rilascio delle omologazioni.

CAPO XI

CLAUSOLE DI SALVAGUARDIA

*Articolo 51***Valutazione nazionale relativa ai veicoli, ai sistemi, ai componenti e alle entità tecniche indipendenti che si suppone presentino gravi rischi o non conformità**

Qualora, sulla base delle proprie attività di vigilanza del mercato, sulla base di informazioni fornite da un'autorità di omologazione o da un costruttore o sulla base di reclami, le autorità di vigilanza del mercato di uno Stato membro abbiano ragioni sufficienti per ritenere che un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente comporti un grave rischio per la salute o la sicurezza delle persone o per altri aspetti della protezione del pubblico interesse di cui al presente regolamento, o non sia conforme alle prescrizioni stabilite dal presente regolamento, valutano il veicolo, il sistema, il componente o l'entità tecnica indipendente in questione in relazione alle pertinenti prescrizioni del presente regolamento. Gli operatori economici interessati e le autorità di omologazione competenti collaborano pienamente con le autorità di vigilanza del mercato, anche attraverso la trasmissione dei risultati di tutti i controlli e tutte le prove pertinenti effettuati ai sensi dell'articolo 31.

Alla valutazione del rischio del veicolo, del sistema, del componente o dell'entità tecnica indipendente interessata si applica l'articolo 20 del regolamento (CE) n. 765/2008.

*Articolo 52***Procedure nazionali applicabili ai veicoli, ai sistemi, ai componenti e alle entità tecniche indipendenti che presentano gravi rischi o non conformità**

1. Se, dopo aver effettuato la valutazione ai sensi dell'articolo 51, l'autorità di vigilanza del mercato di uno Stato membro constata che un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente presenta un grave rischio per la salute o la sicurezza delle persone o per altri aspetti della protezione del pubblico interesse di cui al presente regolamento, chiede senza indugio che l'operatore economico interessato adotti immediatamente tutte le misure correttive appropriate per garantire che il veicolo, il sistema, il componente o l'entità tecnica indipendente in questione, all'atto dell'immissione sul mercato, dell'immatricolazione o dell'entrata in circolazione, non presenti più tale rischio.

▼B

2. Se, dopo aver effettuato la valutazione ai sensi dell'articolo 51, l'autorità di vigilanza del mercato di uno Stato membro constata che un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente non è conforme al presente regolamento, ma non presenta il grave rischio di cui al paragrafo 1 del presente articolo chiede senza indugio che l'operatore economico interessato adotti tutte le misure correttive appropriate entro un termine ragionevole per rendere conforme tale veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente. Tale termine è proporzionato alla gravità della non conformità per garantire che il veicolo, il sistema, il componente o l'entità tecnica indipendente in questione sia conforme all'atto dell'immissione sul mercato, dell'immatricolazione o dell'entrata in circolazione.

Gli operatori economici, in conformità degli obblighi indicati agli articoli da 13 a 21, garantiscono l'adozione di tutte le misure correttive appropriate in relazione alla totalità dei veicoli, dei sistemi, dei componenti o delle entità tecniche indipendenti in questione che hanno immesso sul mercato, hanno immatricolato o sono entrati in circolazione nell'Unione.

3. Se gli operatori economici non adottano le misure correttive del caso entro il termine pertinente di cui ai paragrafi 1 o 2 o se il rischio richiede un intervento rapido, le autorità nazionali adottano tutte le opportune misure restrittive provvisorie atte a proibire o a limitare la messa a disposizione sul mercato, l'immatricolazione o l'entrata in circolazione nei rispettivi mercati nazionali dei veicoli, dei sistemi, dei componenti o delle entità tecniche indipendenti in questione, oppure a ritirarli dal mercato o a richiamarli.

Alle misure restrittive di cui al presente paragrafo, primo comma, si applica l'articolo 21 del regolamento (CE) n. 765/2008.

4. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscano una classificazione della gravità della non conformità e le misure appropriate che le autorità nazionali devono adottare per garantire l'applicazione uniforme del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 83, paragrafo 2.

*Articolo 53***Misure correttive e restrittive a livello dell'Unione**

1. Lo Stato membro che adotti misure correttive o restrittive a norma dell'articolo 52 ne dà notifica senza indugio alla Commissione e agli altri Stati membri mediante l'ICSMS. Comunica inoltre senza indugio le sue conclusioni all'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione.

Le informazioni fornite includono tutti i dettagli disponibili, in particolare i dati necessari all'identificazione del veicolo, del sistema, del componente o dell'entità tecnica indipendente in questione, l'origine degli stessi, la natura della presunta non conformità e del rischio connesso, la natura e la durata delle misure correttive e restrittive nazionali adottate nonché le argomentazioni addotte dall'operatore economico interessato.

▼B

2. Lo Stato membro che prenda misure correttive o restrittive indica inoltre se il rischio o la non conformità sono dovuti alle cause seguenti:

a) il mancato rispetto, da parte del veicolo, del sistema, del componente o dell'entità tecnica indipendente, delle prescrizioni relative alla salute o alla sicurezza delle persone, alla tutela dell'ambiente o ad altri aspetti della protezione del pubblico interesse di cui al presente regolamento; o

b) carenze nei pertinenti atti normativi elencati nell'allegato II.

3. Entro un mese dalla notifica di cui al paragrafo 1, gli Stati membri diversi dallo Stato membro che prende misure correttive e restrittive comunicano alla Commissione e agli altri Stati membri le eventuali misure correttive o restrittive che hanno adottato e tutte le informazioni complementari di cui dispongono sulla non conformità e sul rischio del veicolo, del sistema, del componente o dell'entità tecnica indipendente in questione, nonché, in caso di disaccordo con la misura nazionale notificata, le proprie obiezioni.

4. Se, entro un mese dalla notifica di cui al paragrafo 1, un altro Stato membro o la Commissione non solleva alcuna obiezione nei confronti di una misura nazionale notificata, questa è considerata giustificata. Gli altri Stati membri provvedono affinché sul loro territorio siano adottate senza indugio misure correttive o restrittive analoghe in relazione al veicolo, al sistema, al componente o all'entità tecnica indipendente in questione.

5. Se, entro un mese dalla notifica di cui al paragrafo 1, un altro Stato membro o la Commissione solleva obiezioni nei confronti di una misura nazionale notificata o se la Commissione ritiene che una misura nazionale notificata sia contraria al diritto dell'Unione, la Commissione consulta senza indugio gli Stati membri in questione e l'operatore o gli operatori economici interessati.

Sulla base della consultazione di cui al primo comma del presente paragrafo, la Commissione adotta atti di esecuzione per decidere in merito alle misure correttive o restrittive armonizzate a livello di Unione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 83, paragrafo 2.

La Commissione comunica immediatamente la decisione di cui al secondo comma all'operatore economico o agli operatori economici interessati. Gli Stati membri attuano tali atti senza indugio e ne informano la Commissione.

Se la Commissione ritiene che una misura nazionale notificata sia ingiustificata, lo Stato membro in questione revoca o adegua la misura in conformità della decisione della Commissione di cui al secondo comma.

6. Se la Commissione stabilisce, a seguito delle prove e delle ispezioni da essa effettuate in conformità dell'articolo 9, che una misura correttiva o restrittiva è necessaria a livello dell'Unione, consulta senza indugio gli Stati membri in questione e l'operatore economico o gli operatori economici interessati.

▼B

Sulla base della consultazione di cui al primo comma del presente paragrafo, la Commissione adotta atti di esecuzione per decidere in merito alle misure correttive o restrittive interessate a livello di Unione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 83, paragrafo 2.

La Commissione comunica immediatamente la decisione di cui al secondo comma all'operatore economico o agli operatori economici interessati. Gli Stati membri attuano tali atti senza indugio e ne informano la Commissione.

7. Se il rischio o la non conformità sono imputati a carenze negli atti normativi elencati all'allegato II, la Commissione propone misure appropriate come segue:

a) se si tratta di atti giuridici dell'Unione, la Commissione propone le modifiche necessarie degli atti interessati;

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

8. Se una misura correttiva è considerata giustificata a norma del presente articolo o è oggetto di atti di esecuzione di cui ai paragrafi 5 o 6, tale misura è disponibile gratuitamente per i titolari dei certificati di immatricolazione dei veicoli interessati. Se sono state effettuate riparazioni a spese del titolare del certificato d'immatricolazione prima dell'adozione della misura correttiva, il costruttore rimborsa il costo di tali riparazioni fino a concorrenza del costo delle riparazioni richieste dalla misura correttiva.

*Articolo 54***Omologazione UE non conforme**

1. Qualora constati che un'omologazione che è stata rilasciata non è conforme al presente regolamento, l'autorità di omologazione si rifiuta di riconoscere tale omologazione.

2. L'autorità di omologazione notifica il proprio rifiuto all'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE, alle autorità di omologazione degli altri Stati membri e alla Commissione. L'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione procede alla revoca di tale omologazione se, entro un mese dalla notifica, ne conferma la non conformità.

3. Se, entro un mese dalla notifica di cui al paragrafo 2, l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE solleva obiezioni, la Commissione consulta senza indugio gli Stati membri, in particolare l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione e l'operatore economico interessato.

▼B

4. Sulla base della consultazione di cui al paragrafo 3 del presente articolo, la Commissione adotta atti di esecuzione per decidere se il rifiuto di riconoscere l'omologazione UE di cui al paragrafo 1 del presente articolo sia giustificato. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 83, paragrafo 2.

La Commissione comunica immediatamente la decisione di cui al primo comma agli operatori economici interessati. Gli Stati membri attuano tali atti senza indugio e ne informano la Commissione.

5. Se la Commissione stabilisce, a seguito delle prove e delle ispezioni da essa effettuate in conformità dell'articolo 9, che un'omologazione che è stata rilasciata non è conforme al presente regolamento, consulta senza indugio gli Stati membri, in particolare l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione e l'operatore economico interessato.

Sulla base delle consultazioni di cui al primo comma del presente paragrafo, la Commissione adotta un atto di esecuzione per decidere in merito al rifiuto del riconoscimento dell'omologazione di cui al paragrafo 1 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 83, paragrafo 2.

6. Gli articoli 51, 52 e 53 si applicano ai veicoli, ai sistemi, ai componenti e alle entità tecniche indipendenti oggetto di un'omologazione non conforme che sono già stati messi a disposizione sul mercato.

*Articolo 55***Immissione sul mercato ed entrata in circolazione di parti o accessori che possono comportare un grave rischio per il corretto funzionamento di sistemi essenziali**

1. Parti o accessori che possono comportare un grave rischio per il corretto funzionamento di sistemi essenziali per la sicurezza del veicolo e per le sue prestazioni ambientali non sono immessi sul mercato, non entrano in circolazione e sono vietati, a meno che non siano stati autorizzati da un'autorità di omologazione a norma dell'articolo 56.

2. Tali autorizzazioni si applicano solo a un numero limitato di parti o accessori, che sono inclusi nell'elenco di cui al paragrafo 4.

3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 82 che integrino il presente regolamento stabilendo le prescrizioni dell'autorizzazione delle parti e degli accessori di cui al paragrafo 1 del presente articolo.

Tali prescrizioni possono essere basate sugli atti normativi elencati nell'allegato II o possono consistere in un confronto tra le prestazioni ambientali o di sicurezza delle parti o gli accessori e le prestazioni ambientali o di sicurezza delle parti o degli accessori originali, secondo i casi. In ogni caso, le prescrizioni garantiscono che le parti o gli accessori non compromettano il funzionamento dei sistemi essenziali per la sicurezza del veicolo o per le sue prestazioni ambientali.

▼B

4. Per tener conto degli sviluppi normativi e tecnici, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 82 volti a modificare l'allegato VI redigendo e aggiornando l'elenco delle parti o degli accessori sulla base di una valutazione di quanto segue:

- a) in che misura esista un grave rischio per la sicurezza o per le prestazioni ambientali dei veicoli muniti delle parti o degli accessori in questione;
- b) quale sia il possibile effetto sui consumatori e sui costruttori di parti e accessori per il servizio postvendita dell'eventuale autorizzazione delle parti o degli accessori a norma dell'articolo 56, paragrafo 1.

5. Il paragrafo 1 non si applica alle parti o agli accessori originali né alle parti o agli accessori appartenenti a un sistema che è stato omologato in conformità degli atti normativi elencati nell'allegato II, salvo laddove l'omologazione riguardi aspetti diversi dal grave rischio di cui al paragrafo 1.

Ai fini del presente articolo, con «parti o accessori originali» s'intendono parti o accessori costruiti secondo le specifiche e le norme di produzione fornite dal costruttore del veicolo per l'assemblaggio del veicolo in questione.

6. Il paragrafo 1 del presente articolo non si applica alle parti o agli accessori prodotti esclusivamente per i veicoli da corsa. Le parti o gli accessori elencati nell'allegato VI che sono utilizzati sia nelle corse sia su strada sono messi a disposizione sul mercato unicamente per i veicoli destinati a circolare sulle strade pubbliche ove siano conformi alle prescrizioni stabilite negli atti delegati di cui al paragrafo 3 del presente articolo e siano stati autorizzati dalla Commissione. La Commissione adotta atti di esecuzione al fine di decidere se rilasciare tali autorizzazioni. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 83, paragrafo 2.

*Articolo 56***Prescrizioni riguardanti le parti o gli accessori che possono comportare un grave rischio per il corretto funzionamento di sistemi essenziali**

1. Un costruttore di parti o accessori può chiedere l'autorizzazione di cui all'articolo 55, paragrafo 1, presentando all'autorità di omologazione una domanda corredata di un verbale di prova redatto da un servizio tecnico attestante che le parti o gli accessori oggetto della domanda di autorizzazione sono conformi alle prescrizioni di cui all'articolo 55, paragrafo 3. Tale costruttore può presentare una sola domanda per ciascun tipo di parte o accessorio e a una sola autorità di omologazione.

2. La domanda di autorizzazione comprende informazioni relative al costruttore delle parti o degli accessori, il tipo, il numero di riferimento e il numero d'identificazione delle parti o degli accessori, il nome del costruttore del veicolo, il tipo di veicolo ed eventualmente l'anno di costruzione e qualsiasi altra informazione che consenta l'identificazione del veicolo sul quale devono essere montati le parti o gli accessori.

▼B

L'autorità di omologazione autorizza l'immissione sul mercato e l'entrata in circolazione delle parti o degli accessori qualora constati, tenendo conto del verbale di prova di cui al paragrafo 1 del presente articolo e di altri elementi probanti, che le parti o gli accessori in questione sono conformi alle prescrizioni di cui all'articolo 55, paragrafo 3.

L'autorità di omologazione rilascia senza indugio al costruttore un certificato di autorizzazione.

La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscano il modello e il sistema di numerazione per il certificato di autorizzazione di cui al terzo comma del presente paragrafo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 83, paragrafo 2.

3. Il costruttore informa immediatamente l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'autorizzazione in merito a eventuali modifiche che possano incidere sulle condizioni alle quali è stata rilasciata l'autorizzazione. Tale autorità di omologazione decide se l'autorizzazione debba essere oggetto di riesame o se debba esserne rilasciata una nuova e se siano necessarie nuove prove.

Il costruttore garantisce che le parti o gli accessori siano prodotti e continuino a essere prodotti alle condizioni alle quali è stata rilasciata l'autorizzazione.

4. Prima di rilasciare un'autorizzazione, l'autorità di omologazione verifica l'esistenza di disposizioni e procedure atte a garantire un controllo efficace della conformità della produzione.

L'autorità di omologazione, qualora ritenga che le condizioni per il rilascio dell'autorizzazione non siano più soddisfatte, chiede al costruttore di adottare i provvedimenti necessari ad assicurare che le parti o gli accessori siano resi conformi. Se necessario, revoca l'autorizzazione.

5. Su richiesta di un'autorità nazionale di un altro Stato membro, l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'autorizzazione le invia, entro un mese dal ricevimento della richiesta, copia del certificato di autorizzazione rilasciato, completo degli allegati, tramite un sistema comune sicuro di trasmissione elettronica. La copia può anche essere in formato elettronico sicuro.

6. L'autorità di omologazione che sia in disaccordo con l'autorizzazione rilasciata da un altro Stato membro segnala le ragioni del disaccordo alla Commissione. La Commissione adotta misure adeguate volte a risolvere il disaccordo. Tra l'altro, la Commissione, ove necessario e previa consultazione delle autorità di omologazione interessate, può adottare atti di esecuzione che richiedano la revoca dell'autorizzazione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 83, paragrafo 2.

7. Fino a quando non sia redatto l'elenco di cui all'articolo 55, paragrafo 4, gli Stati membri possono mantenere disposizioni nazionali relative a parti o accessori che possono incidere sul corretto funzionamento di sistemi essenziali per la sicurezza del veicolo o per le sue prestazioni ambientali.



CAPO XII

REGOLAMENTI INTERNAZIONALI

*Articolo 57***Regolamenti UN prescritti ai fini dell'omologazione UE**

1. I regolamenti UN o le relative modifiche ai quali l'Unione ha dato voto favorevole o che l'Unione applica e che sono elencati nell'allegato II fanno parte delle prescrizioni per l'omologazione UE di veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti.

2. Se l'Unione ha votato a favore di un regolamento UN o delle relative modifiche ai fini dell'omologazione globale di un tipo di veicolo, la Commissione adotta gli atti delegati conformemente all'articolo 82 che integrino il presente regolamento rendendo obbligatori il regolamento UN o le relative modifiche o modificando il presente regolamento.

Tali atti delegati precisano le date a partire da cui il regolamento UN o le relative modifiche devono essere obbligatori e comprende disposizioni transitorie, se del caso e se applicabile ai fini dell'omologazione UE, della prima immatricolazione ed entrata in circolazione dei veicoli e della messa a disposizione sul mercato di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti.

*Articolo 58***Equivalenza dei regolamenti UN ai fini dell'omologazione UE**

1. I regolamenti UN elencati nell'allegato II, parte II, sono riconosciuti come equivalenti agli atti normativi corrispondenti nella misura in cui l'ambito di applicazione e l'oggetto sono gli stessi.

2. Le autorità di omologazione degli Stati membri accettano le omologazioni rilasciate a norma dei regolamenti UN di cui al paragrafo 1 e, se del caso, accettano i relativi marchi di omologazione in luogo delle omologazioni e dei marchi di omologazione corrispondenti rilasciati in conformità del presente regolamento e degli atti normativi elencati nell'allegato II.

CAPO XIII

COMUNICAZIONE DI INFORMAZIONI TECNICHE

*Articolo 59***Informazioni destinate agli utilizzatori**

1. Il costruttore non fornisce informazioni tecniche relative ai dati del tipo di veicolo, di sistema, di componente, di entità tecnica indipendente, di parte o di accessorio di cui al presente regolamento o agli atti normativi elencati nell'allegato II che siano diverse dalle specifiche dell'omologazione rilasciata dall'autorità di omologazione.

▼B

2. Il costruttore mette a disposizione degli utilizzatori tutte le informazioni pertinenti e le istruzioni necessarie che descrivano le condizioni particolari o le limitazioni sull'uso di un veicolo, di un sistema, di un componente, di un'entità tecnica indipendente, di una parte o di un accessorio.

3. Le informazioni di cui al paragrafo 2 sono fornite nella lingua ufficiale o nelle lingue ufficiali dello Stato membro in cui il veicolo, il sistema, il componente, l'entità tecnica indipendente, la parte o l'accessorio sono destinati ad essere immessi sul mercato, immatricolati o ad entrare in circolazione. Esse sono fornite anche nel manuale del proprietario.

*Articolo 60***Informazioni destinate ai costruttori**

1. I costruttori di veicoli mettono a disposizione dei costruttori di sistemi, componenti, entità tecniche indipendenti, parti o accessori tutti i dati necessari all'omologazione UE di sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti o all'ottenimento dell'autorizzazione di cui all'articolo 55, paragrafo 1.

I costruttori di veicoli possono imporre ai costruttori di sistemi, componenti, entità tecniche indipendenti, parti o accessori un accordo vincolante per proteggere la riservatezza delle informazioni che non sono di dominio pubblico, comprese quelle riguardanti i diritti di proprietà intellettuale.

2. I costruttori di sistemi, componenti, entità tecniche indipendenti, parti o accessori forniscono ai costruttori di veicoli tutte le informazioni dettagliate sulle limitazioni che si applicano alle loro omologazioni e che sono citate all'articolo 29, paragrafo 3, o imposte da un atto normativo elencato nell'allegato II.

CAPO XIV

ACCESSO ALLE INFORMAZIONI OBD DEL VEICOLO E ALLE INFORMAZIONI SULLA RIPARAZIONE E LA MANUTENZIONE DEL VEICOLO*Articolo 61***Obblighi del costruttore di fornire le informazioni OBD del veicolo e le informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo**

1. I costruttori consentono agli operatori indipendenti un accesso senza restrizioni, standardizzato e non discriminatorio alle informazioni OBD del veicolo, alle attrezzature diagnostiche e altre apparecchiature, agli strumenti, compresi i riferimenti completi e i download disponibili del software applicabile, nonché alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo. Le informazioni sono presentate in modo facilmente accessibile sotto forma di insiemi di dati leggibili a macchina e trattabili elettronicamente. Gli operatori indipendenti hanno accesso ai servizi di diagnostica remota utilizzati dai costruttori e dai concessionari e riparatori autorizzati.

▼B

I costruttori forniscono un sistema standardizzato, sicuro e a distanza per consentire ai riparatori indipendenti di realizzare operazioni che comportano l'accesso al sistema di sicurezza del veicolo.

2. Fintantoché la Commissione non abbia adottato una norma pertinente tramite l'attività del Comitato europeo di normazione (CEN) o un analogo organismo di normazione, le informazioni OBD del veicolo e le informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo sono presentate in modo facilmente accessibile, così da poter essere utilizzate dagli operatori indipendenti compiendo uno sforzo ragionevole.

Le informazioni OBD del veicolo e le informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo sono messe a disposizione sui siti web dei costruttori in un formato standardizzato o, nel caso ciò non sia possibile a causa della loro natura, in un altro formato adeguato. Gli operatori indipendenti diversi dai riparatori hanno inoltre accesso alle informazioni in un formato leggibile a macchina trattabile elettronicamente tramite strumenti informatici e software comunemente reperibili che consenta loro di svolgere i compiti associati alla loro attività nella catena di fornitura postvendita.

3. Tuttavia, nei casi seguenti è sufficiente che il costruttore fornisca le informazioni necessarie in modo rapido e facilmente accessibile quando un operatore indipendente ne fa richiesta:

- a) per i tipi di veicoli che hanno ottenuto un'omologazione nazionale di veicoli prodotti in piccole serie di cui all'articolo 42;
- b) per i veicoli per uso speciale;
- c) per i tipi di veicoli delle categorie O₁ e O₂ che non utilizzano strumenti diagnostici o una comunicazione fisica o senza fili con la centralina o le centraline di controllo a bordo ai fini della diagnosi o riprogrammazione dei veicoli;
- d) per la fase finale dell'omologazione nell'ambito di una procedura di omologazione in più fasi quando la fase finale riguarda solo la carrozzeria che non contiene sistemi di controllo elettronico del veicolo e tutti i sistemi di controllo elettronico del veicolo base rimangono invariati.

4. Nell'allegato X sono stabiliti i dettagli delle prescrizioni tecniche riguardo all'accesso alle informazioni OBD del veicolo e alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, in particolare le specifiche tecniche relative alle modalità di fornitura di tali informazioni.

5. I costruttori mettono altresì materiale didattico a disposizione degli operatori indipendenti e dei concessionari e dei riparatori autorizzati.

6. I costruttori assicurano che le informazioni OBD del veicolo e le informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo siano sempre accessibili, tranne in caso di manutenzione del sistema di informazione.

▼B

I costruttori mettono a disposizione sui propri siti web eventuali successivi supplementi e modifiche delle informazioni OBD del veicolo e alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo nello stesso momento in cui li rendono accessibili ai riparatori autorizzati.

7. Al fine di costruire e riparare parti di ricambio, strumenti diagnostici e attrezzature di prova compatibili con l'OBD, i costruttori forniscono, senza discriminazioni, le pertinenti informazioni OBD del veicolo e le informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo pertinenti a tutti i costruttori o i riparatori di componenti, strumenti diagnostici o attrezzature di prova interessati.

8. Ai fini della progettazione, della costruzione e della riparazione di equipaggiamenti per automobili destinati a veicoli alimentati da carburanti alternativi, i costruttori forniscono, senza discriminazioni, le pertinenti informazioni OBD del veicolo e le informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo pertinenti a tutti i costruttori, gli installatori o i riparatori interessati di equipaggiamenti destinati ai veicoli alimentati da carburanti alternativi.

9. Se i dati sulle riparazioni e manutenzioni di un veicolo sono memorizzati in una banca dati centrale del costruttore del veicolo o a suo nome, i riparatori indipendenti hanno accesso gratuito a tali dati e possono inserire informazioni sulle riparazioni e manutenzioni da essi eseguite.

10. Il presente capo non si applica ai veicoli che sono oggetto di omologazioni individuali.

11. Per tenere conto degli sviluppi normativi e tecnici o per prevenire gli abusi, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 82 volti a modificare e integrare l'allegato X aggiornando le prescrizioni riguardanti l'accesso alle informazioni OBD del veicolo e alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, comprese le attività di manutenzione e riparazione supportate da reti geografiche senza fili e adottando e integrando le norme di cui al paragrafo 2 del presente articolo. La Commissione tiene conto delle tecnologie dell'informazione correnti, degli sviluppi prevedibili della tecnologia dei veicoli, delle norme ISO esistenti e della possibilità di una norma ISO a livello mondiale.

*Articolo 62***Obblighi nei confronti dei titolari di più omologazioni**

1. Il costruttore responsabile della pertinente omologazione di un sistema, di un componente o di un'entità tecnica indipendente o di una determinata fase di un veicolo è responsabile, nel caso di un'omologazione mista, di un'omologazione a tappe o di un'omologazione in più fasi, di comunicare sia al costruttore finale sia agli operatori indipendenti le informazioni sulla riparazione e la manutenzione di quel particolare sistema, quel particolare componente o quella particolare entità tecnica indipendente o di quella fase specifica.

▼B

2. In caso di omologazione in più fasi, spetta al costruttore finale fornire l'accesso alle informazioni OBD del veicolo e alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo per quanto riguarda la propria fase o le proprie fasi di costruzione e il collegamento con la fase o le fasi precedenti.

*Articolo 63***Spese di accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli**

1. Il costruttore può chiedere la corresponsione di un canone ragionevole e proporzionato per l'accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli, esclusi i dati di cui all'articolo 61, paragrafo 10. Tale importo non deve scoraggiare l'accesso a tali informazioni e tiene conto della misura in cui l'operatore indipendente le utilizza. L'accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo è offerto gratuitamente alle autorità nazionali, alla Commissione e ai servizi tecnici.

2. Il costruttore mette a disposizione le informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, compresi i servizi transazionali come la riprogrammazione o l'assistenza tecnica, su base oraria, giornaliera, mensile e annua, con canoni d'accesso a tali informazioni diversi a seconda dei rispettivi periodi per i quali viene concesso l'accesso.

Oltre a un accesso basato sulla durata, i costruttori possono offrire un accesso a transazione, per il quale il canone è fissato per transazione e non in funzione della durata dell'accesso.

Se il costruttore offre entrambi i sistemi di accesso, i riparatori indipendenti scelgono i sistemi di accesso, che possono basarsi sulla durata o sulla transazione.

*Articolo 64***Prova del rispetto degli obblighi in materia di informazioni OBD del veicolo e di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo**

1. Il costruttore che abbia presentato domanda di omologazione UE o di omologazione nazionale fornisce all'autorità di omologazione una prova del rispetto del presente capo entro 6 mesi dalla data della pertinente omologazione.

2. Se tale prova non è fornita entro il termine di cui al paragrafo 1 del presente articolo l'autorità di omologazione adotta misure adeguate in conformità dell'articolo 65.

*Articolo 65***Rispetto degli obblighi relativi all'accesso alle informazioni OBD del veicolo e alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo**

1. Un'autorità di omologazione può in qualsiasi momento, di propria iniziativa oppure sulla base di un reclamo o di una valutazione effettuata da un servizio tecnico, verificare che il costruttore sia in conformità al

▼B

presente capo e al certificato del costruttore relativo all'accesso alle informazioni OBD del veicolo e alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo di cui all'allegato X, appendice 1.

2. Se un'autorità di omologazione rileva che il costruttore non ha rispettato gli obblighi relativi all'accesso alle informazioni OBD del veicolo e alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione prende gli opportuni provvedimenti per porre rimedio alla situazione.

Tali provvedimenti possono comprendere la revoca o la sospensione dell'omologazione, l'irrogazione di sanzioni o altre misure adottate a norma dell'articolo 84.

3. Se un operatore indipendente o un'associazione di categoria che rappresenta gli operatori indipendenti presenta reclamo all'autorità di omologazione in merito alla mancata ottemperanza del costruttore al presente capo, l'autorità di omologazione procede a un'ispezione per verificare l'ottemperanza da parte del costruttore. L'autorità di omologazione chiede all'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione globale di un tipo di veicolo di indagare in merito al reclamo e successivamente di chiedere al costruttore del veicolo le prove che dimostrino che il sistema di cui dispone il costruttore del veicolo è conforme al presente regolamento. Entro 3 mesi dalla richiesta, i risultati di tale indagine sono comunicati all'autorità di omologazione nazionale e all'operatore indipendente o all'associazione di categoria interessati.

4. Nell'eseguire l'ispezione, l'autorità di omologazione può chiedere a un servizio tecnico o a qualsivoglia esperto indipendente di effettuare una valutazione per verificare il rispetto degli obblighi riguardanti l'accesso alle informazioni OBD del veicolo e alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo.

*Articolo 66***Forum sull'accesso alle informazioni relative ai veicoli**

1. Per quanto riguarda l'accesso alle informazioni OBD del veicolo e alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, il Forum sull'accesso alle informazioni relative ai veicoli, istituito a norma dell'articolo 13, paragrafo 9, del regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione⁽¹⁾, si occupa anche di tutti i veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento.

Il Forum sull'accesso alle informazioni relative ai veicoli esercita le sue attività in conformità dell'allegato X del presente regolamento.

⁽¹⁾ Regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione, del 18 luglio 2008, recante attuazione e modifica del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (EUR 5 ed EUR 6) e all'ottenimento di informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo (GU L 199 del 28.7.2008, pag. 1).

▼B

2. Il Forum sull'accesso alle informazioni relative ai veicoli valuta se l'accesso alle informazioni OBD del veicolo e alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo pregiudichi i progressi compiuti nella riduzione dei furti di veicoli e formula raccomandazioni per migliorare le prescrizioni relative all'accesso a tali informazioni. In particolare, il Forum sull'accesso alle informazioni relative ai veicoli fornisce indicazioni alla Commissione sull'introduzione di un processo mediante il quale organismi accreditati approvano operatori indipendenti e li autorizzano ad accedere alle informazioni relative alla sicurezza dei veicoli.

La Commissione può decidere di mantenere riservate le discussioni e le risultanze del Forum sull'accesso alle informazioni relative ai veicoli.

CAPO XV

VALUTAZIONE, DESIGNAZIONE, NOTIFICA E MONITORAGGIO DEI SERVIZI TECNICI*Articolo 67***Autorità di omologazione responsabile dei servizi tecnici**

1. L'autorità di omologazione designata dallo Stato membro in conformità dell'articolo 6, paragrafo 2 (ai fini del presente capo denominata «autorità di omologazione»), è responsabile della valutazione, della designazione, della notifica e del monitoraggio dei servizi tecnici, compresi, se del caso, i subappaltatori o le affiliate di tali servizi tecnici. L'autorità di omologazione può decidere che la valutazione e il monitoraggio dei servizi tecnici e, se del caso, dei subappaltatori o delle affiliate di tali servizi tecnici siano effettuati da un organismo nazionale di accreditamento.

2. Le autorità di omologazione sono sottoposte a valutazioni inter pares per le attività che svolgono relativamente alla valutazione e al monitoraggio dei servizi tecnici.

Le valutazioni inter pares riguardano le valutazioni che sono state svolte dalle autorità di omologazione sulla totalità o su parte delle operazioni dei servizi tecnici in conformità dell'articolo 73, paragrafo 4, comprese la competenza del personale, la correttezza della metodologia di prova e d'ispezione e la correttezza dei risultati delle prove in base a una serie definita di atti normativi elencati nell'allegato II, parte I.

Le attività relative alla valutazione e al monitoraggio dei servizi tecnici che si occupano solo di omologazioni individuali nazionali rilasciate in conformità dell'articolo 45 o di omologazioni nazionali di veicoli prodotti in piccole serie rilasciate in conformità dell'articolo 42 sono esentate dalle valutazioni inter pares.

Le valutazioni di servizi tecnici accreditati da parte delle autorità di omologazione sono esentate dalle valutazioni inter pares.

▼B

3. Le autorità di omologazione non sono sottoposte a valutazioni inter pares quando designano tutti i loro servizi tecnici esclusivamente sulla base dell'accREDITAMENTO dei servizi tecnici.

4. L'autorità di omologazione non fornisce servizi di consulenza su base commerciale o concorrenziale.

5. L'autorità di omologazione ha un numero sufficiente di personale a sua disposizione per svolgere i compiti previsti dal presente regolamento.

6. Ogni Stato membro informa la Commissione, il forum e gli altri Stati membri che lo richiedano in merito alle sue procedure per la valutazione, la designazione e la notifica dei servizi tecnici e per il loro monitoraggio, nonché di qualsiasi modifica apportata a tali procedure.

La Commissione può adottare atti di esecuzione che definiscano il modello per la fornitura di informazioni sulle procedure degli Stati membri di cui al primo comma del presente paragrafo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 83, paragrafo 2.

7. Le autorità di omologazione sottoposte a valutazioni inter pares definiscono procedure per le ispezioni interne in conformità dell'allegato III, appendice 2. Le ispezioni interne sono svolte almeno una volta all'anno. Tuttavia, la frequenza delle ispezioni interne può essere ridotta se l'autorità di omologazione è in grado di dimostrare che il proprio sistema di gestione viene attuato efficacemente e ha dato prova di stabilità.

8. Le valutazioni inter pares di un'autorità di omologazione sono effettuate almeno ogni 5 anni da un gruppo di valutazione inter pares composto da due autorità di omologazione di altri Stati membri.

La Commissione può decidere di partecipare al gruppo di valutazione inter pares sulla base di un'analisi della valutazione dei rischi.

La valutazione inter pares è condotta sotto la responsabilità dell'autorità di omologazione soggetta a valutazione e comprende una visita ai locali di un servizio tecnico selezionato a discrezione del gruppo di valutazione inter pares.

Le autorità di omologazione che non sono sottoposte a valutazione inter pares in conformità dell'articolo 67, paragrafo 3, non partecipano ad alcuna delle attività connesse al gruppo di valutazione inter pares.

▼B

9. Tenendo debitamente conto delle considerazioni del forum, la Commissione può adottare atti di esecuzione volti a stabilire un piano per le valutazioni inter pares relativo a un periodo di almeno 5 anni, in cui siano definiti i criteri riguardanti la composizione del gruppo di valutazione inter pares, la metodologia utilizzata per la valutazione inter pares, il calendario, la periodicità e gli altri compiti relativi alla valutazione inter pares. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 83, paragrafo 2.

10. I risultati delle valutazioni inter pares sono esaminati dal forum. La Commissione elabora e rende pubbliche sintesi dei risultati delle valutazioni inter pares.

*Articolo 68***Designazione dei servizi tecnici**

1. Le autorità di omologazione designano servizi tecnici per una o più delle seguenti categorie di attività a seconda della loro sfera di competenza:

- a) categoria A: prove previste nel presente regolamento e negli atti normativi elencati nell'allegato II che i servizi tecnici eseguono presso strutture proprie;
- b) categoria B: supervisione delle prove, che comprende la preparazione delle prove, previste nel presente regolamento e negli atti normativi elencati nell'allegato II, quando tali prove sono eseguite presso il costruttore o presso terzi;
- c) categoria C: valutazione e monitoraggio su base regolare delle procedure del costruttore per controllare la conformità della produzione;
- d) categoria D: supervisione o esecuzione di prove o ispezioni volte a controllare la conformità della produzione.

2. Ogni Stato membro può designare un'autorità di omologazione quale servizio tecnico in relazione a una o più categorie di attività di cui al paragrafo 1.

3. Un servizio tecnico è istituito a norma del diritto nazionale di uno Stato membro e gode di personalità giuridica, tranne nel caso di un servizio tecnico appartenente a un'autorità di omologazione e nel caso di un servizio tecnico interno accreditato del costruttore, ai sensi dell'articolo 72.

4. Un servizio tecnico sottoscrive un'assicurazione per la responsabilità civile per le sue attività, a meno che ad assumersi detta responsabilità non sia il suo Stato membro a norma del diritto nazionale o salvo che lo Stato membro non sia direttamente responsabile della valutazione della conformità.

▼B

5. I servizi tecnici di un paese terzo, diversi da quelli designati in conformità dell'articolo 72, possono essere designati e possono essere notificati alla Commissione ai fini dell'articolo 74 solo se un accordo bilaterale tra l'Unione e il paese terzo in questione prevede la possibilità di designarli. Ciò non impedisce a un servizio tecnico istituito a norma del diritto di uno Stato membro conformemente al paragrafo 3 del presente articolo di stabilire affiliate in paesi terzi, a condizione che siano direttamente gestite e controllate dal servizio tecnico designato.

*Articolo 69***Indipendenza dei servizi tecnici**

1. Un servizio tecnico, compreso il suo personale, è indipendente e svolge le attività per le quali è stato designato con la massima integrità professionale e la competenza tecnica richiesta nello specifico settore in cui opera ed è libero da qualsivoglia pressione e incentivo, soprattutto di ordine finanziario, che possa influenzare il suo giudizio o i risultati delle sue attività di valutazione, in particolare pressioni e incentivi da parte di persone o gruppi di persone interessati ai risultati di tali attività.

2. Un servizio tecnico è un ente o un organismo terzo che non è coinvolto nel processo di progettazione, costruzione, fornitura o manutenzione del veicolo, del sistema, del componente o dell'entità tecnica indipendente che valuta, sottopone a prova o ispeziona.

Si può considerare che un organismo o un ente appartenente a un'associazione di categoria o a una federazione professionale che rappresenti imprese coinvolte nella progettazione, nella costruzione, nella fornitura o nella manutenzione dei veicoli, dei sistemi, dei componenti o delle entità tecniche indipendenti che valuta, sottopone a prova o ispeziona soddisfi le prescrizioni di cui al primo comma, purché la sua indipendenza e l'assenza di qualsiasi conflitto di interessi siano dimostrate all'autorità di omologazione dello Stato membro interessato.

3. Un servizio tecnico, i suoi alti dirigenti e il personale addetto allo svolgimento delle attività per le quali sono designati a norma dell'articolo 68, paragrafo 1, non progettano, né costruiscono, né forniscono, né eseguono la manutenzione dei veicoli, dei sistemi, dei componenti o delle entità tecniche indipendenti sottoposti alla loro valutazione, né rappresentano soggetti impegnati in tali attività. Ciò non preclude l'uso dei veicoli, dei sistemi, dei componenti o delle entità tecniche indipendenti necessari per il funzionamento del servizio tecnico o l'impiego di tali veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti per uso personale.

4. Un servizio tecnico garantisce che le attività delle sue affiliate o dei suoi subappaltatori non pregiudichino la riservatezza, l'obiettività o l'imparzialità delle categorie di attività per le quali è stato designato.

▼B

5. Il personale di un servizio tecnico è tenuto al segreto professionale in relazione a tutte le informazioni di cui viene a conoscenza nell'esercizio delle sue funzioni a norma del presente regolamento, tranne nei confronti dell'autorità di omologazione e, se del caso, dell'organismo nazionale di accreditamento, o qualora lo richieda il diritto dell'Unione o nazionale.

*Articolo 70***Competenza dei servizi tecnici**

1. Un servizio tecnico è in grado di svolgere tutte le attività per le quali chiede di essere designato in conformità all'articolo 68, paragrafo 1. Esso dimostra all'autorità di omologazione o all'organismo nazionale di accreditamento che effettua la valutazione o il monitoraggio di tale servizio tecnico di soddisfare tutte le condizioni seguenti:

- a) il suo personale possiede le competenze appropriate, le conoscenze tecniche specifiche, la formazione professionale e un'esperienza sufficiente e adeguata per svolgere le attività per le quali chiede di essere designato;
- b) possiede le descrizioni delle procedure utili per lo svolgimento delle attività per le quali chiede di essere designato, tenuto debitamente conto del grado di complessità della tecnologia del veicolo, del sistema, del componente o dell'entità tecnica indipendente in questione e della natura seriale o di massa del processo produttivo. Il servizio tecnico dimostra la trasparenza e la riproducibilità di tali procedure;
- c) dispone dei mezzi necessari per svolgere le mansioni connesse alla categoria o alle categorie di attività per le quali chiede di essere designato e ha accesso a tutti gli impianti o le attrezzature occorrenti.

2. Un servizio tecnico dimostra inoltre di possedere le competenze appropriate, le conoscenze tecniche specifiche e un'esperienza comprovata per effettuare prove e ispezioni volte a valutare la conformità dei veicoli, dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti al presente regolamento e dimostra la sua conformità alle norme elencate nell'allegato III, appendice 1. Le norme di cui all'allegato III, appendice 1, non si applicano tuttavia all'ultima fase della procedura in più fasi di cui all'articolo 47, paragrafo 1.

3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 82 che modifichino l'allegato III riguardo ai requisiti e alla valutazione dei servizi tecnici.

*Articolo 71***Affiliate e subappaltatori dei servizi tecnici**

1. I servizi tecnici possono subappaltare, con il consenso dell'autorità di omologazione designante, alcune delle categorie di attività per le quali sono stati designati a norma dell'articolo 68, paragrafo 1, o far svolgere queste attività da un'affiliata.

▼B

2. Qualora subappalti compiti specifici rientranti nelle categorie di attività per le quali è stato designato oppure li faccia svolgere da un'affiliata, un servizio tecnico garantisce che il subappaltatore o l'affiliata rispettino le prescrizioni di cui agli articoli 68, 69 e 70 e ne informa l'autorità di omologazione.

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

4. I servizi tecnici tengono a disposizione dell'autorità di omologazione designante i documenti pertinenti riguardanti la valutazione effettuata dalle autorità di omologazione o l'accreditamento effettuato dall'organismo nazionale di accreditamento del subappaltatore o dell'affiliata e i compiti da essi svolti.

*Articolo 72***Servizio tecnico interno del costruttore**

1. Un servizio tecnico interno di un costruttore può essere designato come servizio tecnico per le attività della categoria A di cui all'articolo 68, paragrafo 1, lettera a), ma esclusivamente per quanto riguarda gli atti normativi elencati nell'allegato VII. Un servizio tecnico interno costituisce una parte separata e distinta dell'impresa del costruttore e non partecipa alla progettazione, alla costruzione, alla fornitura o alla manutenzione dei veicoli, dei sistemi, dei componenti o delle entità tecniche indipendenti sottoposti alla sua valutazione.

2. Un servizio tecnico interno di cui al paragrafo 1 rispetta le seguenti prescrizioni:

a) è stato accreditato da un organismo nazionale di accreditamento ed è conforme alle prescrizioni stabilite nell'allegato III, appendici 1 e 2;

b) è identificabile, al pari del relativo personale, per quanto concerne l'organizzazione e dispone, all'interno dell'impresa del costruttore di cui fa parte, di metodi di comunicazione tali da garantirne e dimostrarne l'imparzialità all'autorità di omologazione e all'organismo nazionale di accreditamento pertinente;

c) né il servizio tecnico interno né il suo personale sono impegnati in attività che possano essere in conflitto con la loro indipendenza o la loro integrità nell'ambito dello svolgimento delle attività per le quali il servizio tecnico interno è stato designato;

d) fornisce i suoi servizi solo all'impresa del costruttore di cui fa parte.

3. Per tenere conto degli sviluppi normativi e tecnici, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 82 volti a modificare l'allegato VII aggiornando l'elenco degli atti normativi e delle limitazioni ivi contenuto.

*Articolo 73***Valutazione e designazione dei servizi tecnici**

1. Il servizio tecnico candidato presenta una domanda formale all'autorità di omologazione dello Stato membro in cui chiede di essere designato conformemente all'allegato III, appendice 2, punto 4. La domanda precisa le categorie di attività per le quali il servizio tecnico chiede di essere designato.

▼B

2. Prima che l'autorità di omologazione designi un servizio tecnico, tale autorità di omologazione o l'organismo nazionale di accreditamento lo valuta secondo una check-list di valutazione che include almeno le prescrizioni stabilite nell'allegato III, appendice 2. La valutazione comprende una valutazione nei locali del servizio tecnico candidato e, se del caso, delle affiliate o dei subappaltatori, che siano situati all'interno o all'esterno dell'Unione.

3. Se la valutazione è effettuata da un organismo nazionale di accreditamento, il servizio tecnico candidato fornisce all'autorità di omologazione un certificato di accreditamento valido e la corrispondente relazione di valutazione in cui si attesta che il servizio tecnico soddisfa le prescrizioni stabilite nell'allegato III, appendice 2, riguardo alle categorie di attività per le quali il servizio tecnico candidato chiede di essere designato.

4. Se la valutazione è effettuata dall'autorità di omologazione, l'autorità di omologazione dello Stato membro in cui il servizio tecnico candidato ha chiesto di essere designato nomina formalmente un gruppo di valutazione congiunta composto da rappresentanti delle autorità di omologazione di almeno altri due Stati membri e un rappresentante della Commissione.

Se il servizio tecnico chiede di essere designato in uno Stato membro diverso dallo Stato membro in cui è stabilito, uno dei rappresentanti del gruppo di valutazione congiunta proviene dall'autorità di omologazione dello Stato membro in cui è stabilito, a meno che tale autorità di omologazione decida di non partecipare al gruppo di valutazione congiunta.

Il gruppo di valutazione congiunta partecipa alla valutazione del servizio tecnico candidato, compresa la valutazione in loco. L'autorità di omologazione designante dello Stato membro in cui il servizio tecnico candidato ha chiesto di essere designato presta al gruppo di valutazione congiunta tutta l'assistenza necessaria e concede loro accesso tempestivo a tutta la documentazione necessaria per valutare il servizio tecnico candidato.

5. Se la valutazione è effettuata dall'autorità di omologazione che designa i servizi tecnici che chiedono di eseguire prove esclusivamente per omologazioni individuali nazionali ai sensi dell'articolo 45, l'autorità di omologazione dello Stato membro in cui il servizio tecnico candidato ha chiesto di essere designato è esentata dall'obbligo di nominare un gruppo di valutazione congiunta. Anche i servizi tecnici che controllano esclusivamente l'installazione corretta di componenti sulle categorie O₁ e O₂ sono esentati dalla valutazione.

6. Se il servizio tecnico ha chiesto di essere designato da una o più autorità di omologazione di Stati membri diversi da quello in cui è stabilito in conformità dell'articolo 74, paragrafo 2, la valutazione è effettuata una sola volta, a condizione che tale valutazione copra l'intera portata della designazione del servizio tecnico.

7. Durante la procedura di valutazione, il gruppo di valutazione congiunta rileva le situazioni di non conformità del servizio tecnico candidato alle prescrizioni stabilite agli articoli da 68 a 72, agli articoli 80 e 81 e all'allegato III, appendice 2. Tali situazioni sono discusse nell'ambito del gruppo di valutazione congiunta.

▼B

8. Il gruppo di valutazione congiunta redige, dopo la valutazione in loco, una relazione che illustri in che misura il servizio tecnico candidato rispetta le prescrizioni stabilite agli articoli da 68 a 72, agli articoli 80 e 81, e all'allegato III, appendice 2.

9. La relazione di cui al paragrafo 8 contiene una sintesi delle eventuali non conformità individuate, unitamente a una raccomandazione sull'opportunità di designare il candidato quale servizio tecnico.

10. L'autorità di omologazione notifica alla Commissione i nomi e le competenze dei suoi rappresentanti che devono partecipare a ogni gruppo di valutazione congiunta.

11. L'autorità di omologazione dello Stato membro in cui il servizio tecnico richiedente ha richiesto di essere designato invia la relazione sui risultati della valutazione in conformità delle procedure stabilite all'allegato III, appendice 2, alla Commissione e, su richiesta, alle autorità di omologazione degli altri Stati membri. Tale relazione include le prove che documentano la competenza del servizio tecnico e le disposizioni che l'autorità di omologazione ha adottato per monitorare regolarmente il servizio tecnico.

12. Le autorità di omologazione degli altri Stati membri e la Commissione possono esaminare la relazione di valutazione e le prove documentali, fare domande o esprimere preoccupazioni e chiedere ulteriori prove documentali entro un mese dalla data di ricezione della relazione di valutazione e delle prove documentali.

13. L'autorità di omologazione dello Stato membro in cui il servizio tecnico candidato ha chiesto di essere designato risponde alle domande, alle preoccupazioni e alle richieste di ulteriori prove documentali entro quattro settimane dalla ricezione.

14. Entro quattro settimane dalla ricezione della risposta di cui al paragrafo 13, le autorità di omologazione degli altri Stati membri o la Commissione possono, individualmente o congiuntamente, rivolgere raccomandazioni all'autorità di omologazione dello Stato membro in cui il servizio tecnico candidato ha chiesto di essere designato. Tale autorità di omologazione tiene conto delle raccomandazioni al momento di decidere in merito alla designazione del servizio tecnico. Laddove tale autorità di omologazione decida di non seguire le raccomandazioni rivolte dagli altri Stati membri o dalla Commissione, ne fornisce le motivazioni entro due settimane dall'adozione della decisione.

15. La validità della designazione dei servizi tecnici è limitata a 5 anni.

16. L'autorità di omologazione che intenda essere designata quale servizio tecnico a norma dell'articolo 68, paragrafo 2, documenta la conformità al presente regolamento con una valutazione effettuata da ispettori indipendenti. Tali ispettori possono appartenere allo stesso organismo, purché siano gestiti in modo autonomo rispetto al personale che svolge l'attività oggetto della valutazione, e purché rispettino le prescrizioni stabilite all'allegato III, appendice 2.



Articolo 74

Notifica alla Commissione riguardante la designazione dei servizi tecnici

1. Le autorità di omologazione notificano alla Commissione il nome, l'indirizzo, compreso l'indirizzo di posta elettronica, le persone responsabili e la categoria di attività di ciascun servizio tecnico da esse designato. La notifica specifica chiaramente la portata della designazione, le attività e le procedure di valutazione della conformità, il tipo di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti, e gli ambiti elencati nell'allegato II, per i quali i servizi tecnici sono stati designati, nonché eventuali subappaltatori o affiliate dei servizi tecnici, ed eventuali successive modifiche di tali informazioni.

Tali notifiche avvengono prima che il servizio tecnico designato interessato svolga qualsivoglia attività di cui all'articolo 68, paragrafo 1.

2. Un servizio tecnico può essere designato da una o più autorità di omologazione di Stati membri diversi da quello in cui è stabilito, a condizione che l'intera portata della designazione da parte dell'autorità di omologazione sia coperta da un accreditamento rilasciato a norma dell'articolo 73, paragrafo 3, o da una valutazione effettuata a norma dell'articolo 73, paragrafo 4.

3. La Commissione pubblica e aggiorna sul proprio sito web un elenco contenente gli estremi dei servizi tecnici designati, dei loro subappaltatori e delle loro affiliate che le sono stati notificati a norma del presente articolo.

Articolo 75

Modifiche e rinnovo delle designazioni dei servizi tecnici

1. Qualora accerti o sia informata che un servizio tecnico non rispetta più le prescrizioni del presente regolamento, l'autorità di omologazione limita, sospende o revoca la designazione, a seconda dei casi, in funzione della gravità del mancato rispetto di tali prescrizioni.

L'autorità di omologazione notifica immediatamente alla Commissione e alle autorità di omologazione degli altri Stati membri qualsiasi limitazione, sospensione o revoca di una designazione.

La Commissione aggiorna di conseguenza l'elenco di cui all'articolo 74, paragrafo 3.

2. In caso di limitazione, sospensione o revoca della designazione, ovvero di cessazione dell'attività del servizio tecnico, l'autorità di omologazione tiene le pratiche di tale servizio tecnico a disposizione delle autorità di omologazione o delle autorità di vigilanza del mercato o trasmette tali pratiche a un altro servizio tecnico scelto dal costruttore in accordo con tale servizio tecnico.

▼B

3. L'autorità di omologazione valuta entro 3 mesi dalla notificazione di cui al paragrafo 1, secondo comma, se la non conformità del servizio tecnico ha un impatto sui certificati di omologazione UE rilasciati sulla base delle relazioni di ispezione e dei verbali di prova rilasciati dal servizio tecnico oggetto della modifica della designazione e ne informa le altre autorità di omologazione e la Commissione.

Entro 2 mesi dalla comunicazione delle modifiche della designazione, l'autorità di omologazione presenta una relazione sulla non conformità alla Commissione e alle altre autorità di omologazione. Ove necessario per garantire la sicurezza dei veicoli, dei sistemi, dei componenti o delle entità tecniche indipendenti già immessi sul mercato, l'autorità di omologazione designante richiede alle autorità di omologazione interessate di sospendere o revocare, entro un termine ragionevole, i certificati di omologazione UE rilasciati indebitamente.

4. Qualora la designazione dei servizi tecnici sia stata limitata, sospesa o revocata, i certificati di omologazione UE rilasciati sulla base delle relazioni di ispezione e dei verbali di prova rilasciati da tali servizi tecnici restano validi, a meno che la validità delle omologazioni in questione non cessi in conformità dell'articolo 35, paragrafo 2, lettera f).

5. Le estensioni della portata della designazione del servizio tecnico che conducano alla designazione di una categoria di attività supplementare di cui all'articolo 68, paragrafo 1, sono valutate secondo la procedura di cui all'articolo 73.

Le estensioni della portata della designazione di un servizio tecnico unicamente per gli atti normativi elencati nell'allegato II possono essere effettuate in conformità delle procedure stabilite all'allegato III, appendice 2, e previa notifica di cui all'articolo 74.

6. La designazione di un servizio tecnico è rinnovata solo dopo che l'autorità di omologazione abbia verificato che il servizio tecnico continua a rispettare le prescrizioni del presente regolamento. Tale valutazione è condotta secondo la procedura di cui all'articolo 73.

*Articolo 76***Monitoraggio dei servizi tecnici**

1. L'autorità di omologazione designante assicura il monitoraggio continuo dei servizi tecnici per garantire la conformità alle prescrizioni stabilite agli articoli da 68 a 72, agli articoli 80 e 81 e all'allegato III, appendice 2.

Il primo comma del presente paragrafo non si applica alle attività dei servizi tecnici che sono monitorati da organismi di accreditamento a norma dell'articolo 67, paragrafo 1, al fine di garantire la conformità alle prescrizioni stabilite agli articoli da 68 a 72, agli articoli 80 e 81 e all'allegato III, appendice 2.

▼B

I servizi tecnici forniscono, su richiesta, tutte le informazioni e i documenti pertinenti necessari per consentire all'autorità di omologazione designante o all'organismo nazionale di accreditamento di verificare la conformità a tali prescrizioni.

I servizi tecnici informano senza indugio l'autorità di omologazione designante o l'organismo nazionale di accreditamento in merito a qualsiasi cambiamento, in particolare concernente il loro personale, gli impianti, le affiliate o i subappaltatori, che possa influire sulla conformità alle prescrizioni di cui agli articoli da 68 a 72, agli articoli 80 e 81 e all'allegato III, appendice 2, o sulla loro capacità di svolgere le mansioni di valutazione della conformità relative ai veicoli, ai sistemi, ai componenti e alle entità tecniche indipendenti per cui sono stati designati.

2. I servizi tecnici rispondono senza indugio alle richieste di un'autorità di omologazione o della Commissione in relazione alle valutazioni della conformità che hanno effettuato.

3. L'autorità di omologazione designante garantisce che il servizio tecnico adempia il proprio obbligo di cui al paragrafo 2 del presente articolo a meno che non sussista un motivo legittimo per non farlo.

Quando tale autorità di omologazione riconosce un motivo legittimo, ne informa la Commissione.

La Commissione consulta senza indugio gli Stati membri. Sulla base di tale consultazione, la Commissione adotta atti di esecuzione per decidere se il motivo legittimo sia giustificato oppure no. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 83, paragrafo 2.

Il servizio tecnico e l'autorità di omologazione designante possono chiedere che le informazioni trasmesse all'autorità di omologazione di un altro Stato membro o alla Commissione siano considerate riservate.

4. Almeno ogni 30 mesi l'autorità di omologazione designante valuta se ciascun servizio tecnico sotto la sua responsabilità continui a soddisfare le prescrizioni di cui agli articoli da 68 a 72, agli articoli 80 e 81 e all'allegato III, appendice 2. Tale valutazione comprende una valutazione in loco presso ciascun servizio tecnico sotto la sua responsabilità.

Entro 2 mesi dal completamento della valutazione del servizio tecnico, ogni Stato membro riferisce alla Commissione e agli altri Stati membri in merito alle proprie attività di monitoraggio. Tali relazioni contengono una sintesi della valutazione, che è resa accessibile al pubblico.

*Articolo 77***Contestazione della competenza dei servizi tecnici**

1. La Commissione, in cooperazione con l'autorità di omologazione dello Stato membro interessato, indaga su tutti i casi in cui vengano portate alla sua attenzione perplessità in merito alla competenza di un servizio tecnico o alla conformità costante di un servizio tecnico alle prescrizioni cui è soggetto e alle responsabilità di cui è investito a norma del presente regolamento. La Commissione può avviare tali indagini anche di propria iniziativa.

▼B

La Commissione indaga sulle responsabilità del servizio tecnico nel caso in cui sia dimostrato o vi siano giustificati motivi per ritenere che sia stata rilasciata un'omologazione sulla base di dati falsi, che i risultati delle prove siano stati falsificati o che siano stati tenuti nascosti dati o specifiche tecniche che avrebbero comportato il rifiuto del rilascio dell'omologazione.

2. Nell'ambito dell'indagine di cui al paragrafo 1, la Commissione consulta l'autorità di omologazione dello Stato membro designante. Tale autorità di omologazione fornisce alla Commissione, su richiesta, tutte le informazioni pertinenti relative alle prestazioni e alla conformità alle prescrizioni concernenti l'indipendenza e la competenza del servizio tecnico in questione.

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

4. Qualora accerti che un servizio tecnico non è conforme o non è più conforme alle prescrizioni per la sua designazione o è responsabile di qualsivoglia delle situazioni di cui al paragrafo 1, la Commissione ne informa lo Stato membro dell'autorità di omologazione designante.

La Commissione chiede a tale Stato membro di adottare misure restrittive, comprese, ove necessario, la limitazione, la sospensione o la revoca della designazione.

Se uno Stato membro non adotta le necessarie misure restrittive, la Commissione può adottare atti di esecuzione per decidere di limitare, sospendere o revocare la designazione del servizio tecnico in questione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 83, paragrafo 2. La Commissione notifica tali atti di esecuzione allo Stato membro interessato e aggiorna di conseguenza le informazioni pubblicate di cui all'articolo 74, paragrafo 3.

*Articolo 78***Scambio di informazioni sulla valutazione, la designazione e il monitoraggio dei servizi tecnici**

1. Le autorità di omologazione si consultano reciprocamente e con la Commissione su questioni di rilevanza generale per l'applicazione delle prescrizioni stabilite nel presente regolamento in relazione alla valutazione, alla designazione e al monitoraggio dei servizi tecnici.

2. Entro il 5 luglio 2020, le autorità di omologazione comunicano alle loro omologhe e alla Commissione il modello di check-list di valutazione utilizzato in conformità dell'articolo 73, paragrafo 2, e, successivamente, le modifiche ivi apportate, fino all'adozione di una check-list di valutazione armonizzata da parte della Commissione. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti di esecuzione per definire il modello di check-list di valutazione armonizzato. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 83, paragrafo 2.

▼B

3. Quando le relazioni di valutazione di cui all'articolo 73, paragrafo 8, evidenziano scostamenti rispetto alla prassi generale delle autorità di omologazione, gli Stati membri o la Commissione possono chiedere uno scambio di informazioni.

Lo scambio di informazioni è coordinato dal forum.

*Articolo 79***Cooperazione con gli organismi nazionali di accreditamento**

1. Qualora la designazione di un servizio tecnico si basi sull'accreditamento ai sensi del regolamento (CE) n. 765/2008, l'organismo nazionale di accreditamento e l'autorità di omologazione cooperano pienamente e si scambiano le informazioni pertinenti conformemente al regolamento (CE) n. 765/2008, ivi comprese le relazioni sugli incidenti e altre informazioni che si riferiscono a questioni sotto il controllo del servizio tecnico, quando tali informazioni sono pertinenti per la valutazione delle prestazioni del servizio tecnico.

2. Gli Stati membri assicurano che l'autorità di omologazione dello Stato membro in cui è stabilito il servizio tecnico tenga informato l'organismo nazionale di accreditamento responsabile dell'accREDITAMENTO di un determinato servizio tecnico in merito a ogni risultanza pertinente per l'accREDITAMENTO. L'organismo nazionale di accREDITAMENTO informa l'autorità di omologazione dello Stato membro in cui il servizio tecnico è stabilito in merito alle sue conclusioni.

*Articolo 80***Obblighi operativi dei servizi tecnici**

1. I servizi tecnici svolgono le attività per le quali sono stati designati in conformità dell'articolo 68, paragrafo 1.

2. I servizi tecnici in ogni momento:

a) consentono alla propria autorità di omologazione designante di presenziare alle loro attività all'atto delle prove ai fini dell'omologazione; e

b) su richiesta, forniscono alla propria autorità di omologazione designante informazioni sulle categorie di attività per le quali sono stati designati.

3. Se un servizio tecnico constata che un costruttore non rispetta le prescrizioni del presente regolamento, comunica tale non conformità all'autorità di omologazione affinché quest'ultima chieda al costruttore di adottare le misure correttive appropriate. L'autorità di omologazione rifiuta di rilasciare un certificato di omologazione se non sono state adottate le misure correttive appropriate.

*Articolo 81***Obblighi di informazione dei servizi tecnici**

1. I servizi tecnici informano l'autorità di omologazione designante in merito a:

▼B

- a) qualsiasi non conformità riscontrata che possa comportare il rifiuto, la limitazione, la sospensione o la revoca di un certificato di omologazione;
- b) qualsiasi circostanza che influisca sulla portata e sulle condizioni della loro designazione;
- c) eventuali richieste di informazioni ricevute dalle autorità di vigilanza del mercato in relazione alle proprie attività.

2. Su richiesta dell'autorità di omologazione designante, i servizi tecnici forniscono informazioni sulle attività rientranti nell'ambito della loro designazione o su qualsiasi altra attività che abbiano svolto, inclusi le attività transfrontaliere e i subappalti.

CAPO XVI

POTERI DELEGATI E COMPETENZE DI ESECUZIONE*Articolo 82***Esercizio della delega**

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. Il potere di adottare gli atti delegati di cui all'articolo 4, paragrafo 2, all'articolo 5, paragrafo 3, all'articolo 26, paragrafo 3, all'articolo 30, paragrafo 8, all'articolo 31, paragrafo 8, all'articolo 41, paragrafo 5, all'articolo 44, paragrafo 7, all'articolo 55, paragrafi 3 e 4, all'articolo 57, paragrafo 2, all'articolo 61, paragrafo 11, all'articolo 70, paragrafo 3, all'articolo 72, paragrafo 3, e all'articolo 85, paragrafo 2, è conferito alla Commissione per un periodo di 5 anni a decorrere dal 4 luglio 2018. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di 5 anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi 3 mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

3. La delega di potere di cui all'articolo 4, paragrafo 2, all'articolo 5, paragrafo 3, all'articolo 26, paragrafo 3, all'articolo 30, paragrafo 8, all'articolo 31, paragrafo 8, all'articolo 41, paragrafo 5, all'articolo 44, paragrafo 7, all'articolo 55, paragrafi 3 e 4, all'articolo 57, paragrafo 2, all'articolo 61, paragrafo 11, all'articolo 70, paragrafo 3, all'articolo 72, paragrafo 3, e all'articolo 85, paragrafo 2, può essere revocata in ogni momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016.

▼B

5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, dell'articolo 5, paragrafo 3, dell'articolo 26, paragrafo 3, dell'articolo 30, paragrafo 8, dell'articolo 31, paragrafo 8, dell'articolo 41, paragrafo 5, dell'articolo 44, paragrafo 7, dell'articolo 55, paragrafi 3 e 4, dell'articolo 57, paragrafo 2, dell'articolo 61, paragrafo 11, dell'articolo 70, paragrafo 3, dell'articolo 72, paragrafo 3, e dell'articolo 85, paragrafo 2, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di 2 mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di 2 mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

*Articolo 83***Procedura di comitato**

1. La Commissione è assistita dal «Comitato tecnico - Veicoli a motore» (CTVM). Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

CAPO XVII

DISPOSIZIONI FINALI*Articolo 84***Sanzioni**

1. Gli Stati membri stabiliscono le norme relative alle sanzioni applicabili in caso di violazione del presente regolamento da parte degli operatori economici e dei servizi tecnici e adottano tutte le misure necessarie per assicurarne l'applicazione. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate e dissuasive. In particolare, le sanzioni sono proporzionate alla gravità della non conformità e al numero di veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti non conformi messi a disposizione sul mercato dello Stato membro interessato. Entro il 1° settembre 2020 gli Stati membri notificano tali norme e misure alla Commissione e provvedono poi a dare immediata notifica delle eventuali modifiche successive.

2. I tipi di violazioni da parte degli operatori economici e dei servizi tecnici soggetti a sanzioni sono almeno i seguenti:

a) rilascio di dichiarazioni mendaci durante le procedure di omologazione o l'imposizione di misure correttive o restrittive a norma del capo XI;

▼B

- b) falsificazione dei risultati delle prove di omologazione o della vigilanza del mercato;
- c) mancata comunicazione di dati o specifiche tecniche che potrebbero condurre al richiamo di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti o al rifiuto o alla revoca del certificato di omologazione UE;
- d) non conformità, da parte dei servizi tecnici, alle prescrizioni concernenti la loro designazione.

3. Oltre ai tipi di violazioni di cui al paragrafo 2, sono soggetti a sanzioni almeno anche i seguenti tipi di violazioni da parte degli operatori economici:

- a) rifiuto di dare accesso a informazioni;
- b) messa a disposizione sul mercato di veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti soggetti a omologazione senza tale omologazione oppure falsificazione di documenti, certificati di conformità, targhette regolamentari o marchi di omologazione a tale scopo.

4. Gli Stati membri riferiscono ogni anno alla Commissione in merito alle sanzioni applicate l'anno precedente. Qualora non siano state applicate sanzioni in un determinato anno, gli Stati membri non sono tenuti a riferire alla Commissione.

5. La Commissione elabora ogni anno una relazione di sintesi sulle sanzioni applicate dagli Stati membri. La relazione può contenere raccomandazioni per gli Stati membri ed è trasmessa al forum.

*Articolo 85***Sanzioni amministrative a sostegno di misure correttive e restrittive a livello di Unione**

1. Quando la Commissione adotta decisioni in conformità dell'articolo 53, può imporre sanzioni amministrative agli operatori economici interessati per non conformità del veicolo, del sistema, del componente o dell'entità tecnica indipendente alle prescrizioni stabilite nel presente regolamento. Le sanzioni amministrative previste sono effettive, proporzionate e dissuasive. In particolare, le sanzioni sono proporzionate al numero di veicoli non conformi immatricolati nel mercato dell'Unione o al numero di sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti non conformi messi a disposizione sul mercato dell'Unione.

Le sanzioni amministrative irrogate dalla Commissione non si aggiungono alle sanzioni imposte dagli Stati membri a norma dell'articolo 84 per la stessa violazione. Le sanzioni amministrative irrogate dalla Commissione non superano i 30 000 EUR per veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente non conforme.

La Commissione può non avviare, ricominciare ex novo o proseguire procedimenti nei confronti di operatori economici ai sensi del presente articolo per violazioni del presente regolamento per le quali gli operatori economici interessati sono stati sanzionati o dichiarati non responsabili in conformità dell'articolo 84 in forza di una precedente decisione non più impugnabile.

▼B

2. La Commissione adotta, sulla base dei principi di cui al paragrafo 3 del presente articolo atti delegati conformemente all'articolo 82 che integrino il presente regolamento stabilendo la procedura relativa alle sanzioni amministrative di cui al paragrafo 1 del presente articolo e i metodi per il loro calcolo e la loro riscossione.
3. Gli atti delegati di cui al paragrafo 2 rispettano i seguenti principi:
 - a) la procedura della Commissione rispetta il diritto a una buona amministrazione, in particolare il diritto di essere ascoltati e il diritto di accedere al fascicolo nel rispetto dei legittimi interessi della riservatezza e dei segreti commerciali;
 - b) nel calcolare la sanzione amministrativa appropriata la Commissione si ispira ai principi di effettività, proporzionalità e dissuasività, tenendo in considerazione, se del caso, la gravità e gli effetti della violazione, la buona fede dell'operatore economico, il suo grado di diligenza e di cooperazione, la ripetizione, la frequenza o la durata della violazione, nonché precedenti sanzioni irrogate nei confronti dello stesso operatore economico;
 - c) le sanzioni amministrative sono riscosse, senza indebito ritardo, fissando termini per il pagamento e, se del caso, prevedendo anche la possibilità di dilazionare i pagamenti in più rate e in più periodi.
4. Gli importi delle sanzioni amministrative sono considerati entrate del bilancio generale dell'Unione.

*Articolo 86***Modifiche del regolamento (CE) n. 715/2007**

1. Il regolamento (CE) n. 715/2007 è così modificato:
 - 1) il titolo è sostituito dal seguente:

«Regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dei veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6)»;
 - 2) all'articolo 1, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Il presente regolamento fissa inoltre norme sulla conformità in servizio, la durata dei dispositivi di controllo dell'inquinamento, i sistemi diagnostici di bordo (OBD) del veicolo e la misurazione del consumo di carburante.»;
 - 3) all'articolo 3, i punti 14 e 15 sono soppressi;
 - 4) il capo III è soppresso;
 - 5) all'articolo 13, paragrafo 2, la lettera e) è soppressa.

▼B

2. I riferimenti alle disposizioni soppresse del regolamento (CE) n. 715/2007 si intendono fatti al presente regolamento si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato XI, punto 1, del presente regolamento.

*Articolo 87***Modifiche del regolamento (CE) n. 595/2009**

1. Il regolamento (CE) n. 595/2009 è così modificato:

1) il titolo è sostituito dal seguente:

«Regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2009, relativo all'omologazione dei veicoli a motore e dei motori riguardo alle emissioni dei veicoli pesanti (euro VI) e che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 e la direttiva 2007/46/CE e che abroga le direttive 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE»;

2) all'articolo 1, il secondo comma è sostituito dal seguente:

«Il presente regolamento stabilisce inoltre regole per la conformità in servizio di veicoli e motori, la durabilità dei dispositivi di controllo dell'inquinamento, i sistemi diagnostici di bordo (OBD) del veicolo e la misura del consumo di combustibile e di emissioni di CO₂.»;

3) all'articolo 3, i punti 11) e 13) sono soppressi;

4) l'articolo 6 è soppresso;

5) all'articolo 11, paragrafo 2, la lettera e) è soppressa.

2. I riferimenti alle disposizioni soppresse del regolamento (CE) n. 595/2009 si intendono fatti al presente regolamento e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato XI, punto 2, del presente regolamento.

*Articolo 88***Abrogazione della direttiva 2007/46/CE**

La direttiva 2007/46/CE è abrogata a decorrere dal 1° settembre 2020.

I riferimenti alla direttiva 2007/46/CE si intendono fatti al presente regolamento e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato XI, punto 3, del presente regolamento.

*Articolo 89***Disposizioni transitorie**

1. Il presente regolamento non invalida alcuna omologazione globale di un tipo di veicolo né alcuna omologazione UE rilasciata per veicoli o per sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti entro il 31 agosto 2020.

▼B

2. Le autorità di omologazione rilasciano estensioni e revisioni delle omologazioni globali di un tipo di veicolo e delle omologazioni UE per i veicoli, i sistemi, i componenti o le entità tecniche indipendenti di cui al paragrafo 1 del presente articolo conformemente agli articoli 33 e 34.

3. I servizi tecnici già designati prima del 4 luglio 2018 sono soggetti alla valutazione di cui all'articolo 73.

La designazione dei servizi tecnici già designati prima del 4 luglio 2018 è rinnovata entro il 5 luglio 2022 laddove tali servizi tecnici siano conformi alle pertinenti prescrizioni del presente regolamento.

La validità delle designazioni dei servizi tecnici effettuate prima del 4 luglio 2018 scade al più tardi il 5 luglio 2022.

*Articolo 90***Relazioni**

1. Entro il 1° settembre 2025 gli Stati membri informano la Commissione sull'applicazione delle procedure di omologazione e di vigilanza del mercato stabilite nel presente regolamento.

2. Entro il 1° settembre 2026, sulla base delle informazioni fornite a norma del paragrafo 1 del presente articolo la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione di valutazione dell'applicazione del presente regolamento, compreso il funzionamento della verifica della conformità a norma dell'articolo 9.

*Articolo 91***Entrata in vigore e applicazione**

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

Esso si applica dal 1° settembre 2020.

Tuttavia, a partire dal 5 luglio 2020, le autorità nazionali non rifiutano il rilascio dell'omologazione UE o dell'omologazione nazionale di un nuovo tipo di veicolo, né vietano l'immatricolazione, l'immissione sul mercato o l'entrata in circolazione di un nuovo veicolo qualora il veicolo in questione sia conforme al presente regolamento, se un costruttore lo richiede.

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

▼B*ELENCO DEGLI ALLEGATI*

Allegato I	Definizioni generali, criteri di classificazione dei veicoli, tipi di veicoli e tipi di carrozzeria
Appendice 1:	Procedura per verificare se un veicolo può essere classificato come veicolo fuoristrada
Appendice 2:	Cifre usate per integrare i codici da utilizzare per identificare i diversi tipi di carrozzeria
Allegato II	Prescrizioni per l'omologazione UE di veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti
Parte I	Atti normativi per l'omologazione UE di veicoli prodotti in serie illimitata
Appendice 1:	Atti normativi per l'omologazione UE dei veicoli prodotti in piccole serie a norma dell'articolo 41
Appendice 2:	Requisiti per l'omologazione UE individuale di un veicolo a norma dell'articolo 44
Parte II	Elenco di regolamenti UN riconosciuti come alternativi alle direttive o ai regolamenti di cui alla parte I
Parte III	Elenco degli atti normativi che fissano le prescrizioni per l'omologazione UE dei veicoli per uso speciale
Appendice 1:	Autocaravan — Ambulanze — Autofunebri
Appendice 2:	Veicoli blindati
Appendice 3:	Veicoli con accesso per sedie a rotelle
Appendice 4:	Altri veicoli per uso speciale (inclusi gruppo speciale, veicoli predisposti per attrezzature intercambiabili e caravan)
Appendice 5:	Gru mobili
Appendice 6:	Veicoli per trasporto eccezionale
Allegato III	Procedure da seguire per l'omologazione UE
Appendice 1:	Norme alle quali devono conformarsi i servizi tecnici di cui all'articolo 68
Appendice 2:	Procedura per la valutazione dei servizi tecnici
Allegato IV	Procedure relative alla conformità della produzione
Allegato V	Limiti applicabili alle piccole serie e ai veicoli di fine serie

▼B

Allegato VI	Elenco di parti o accessori che possono comportare un grave rischio per il corretto funzionamento di sistemi essenziali per la sicurezza del veicolo o per le sue prestazioni ambientali, delle prescrizioni relative alle prestazioni di tali parti e accessori, delle procedure di prova appropriate e delle disposizioni in materia di marcatura e imballaggio
Allegato VII	Atti normativi per i quali un costruttore può essere designato come servizio tecnico
Appendice:	Designazione di un servizio tecnico interno di un costruttore come servizio tecnico e subappalti
Allegato VIII	Condizioni per l'utilizzo dei metodi di prova virtuali da parte di un costruttore o un servizio tecnico
Appendice 1:	Condizioni generali per l'utilizzo dei metodi di prova virtuale
Appendice 2:	Condizioni particolari per l'utilizzo dei metodi di prova virtuale
Appendice 3:	Processo di convalida
Allegato IX	Procedure da seguire per l'omologazione in più fasi
Appendice:	Modello della targhetta supplementare del costruttore
Allegato X	Accesso alle informazioni OBD del veicolo e alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo
Appendice 1:	Certificato del costruttore relativo all'accesso alle informazioni OBD del veicolo e alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo
Appendice 2:	Informazioni OBD del veicolo
Allegato XI	Tavola di concordanza

*ALLEGATO I***DEFINIZIONI GENERALI, CRITERI DI CLASSIFICAZIONE DEI VEICOLI, TIPI DI VEICOLI E TIPI DI CARROZZERIA**

INTRODUZIONE

Definizioni e disposizioni generali

1. Definizioni
 - 1.1. «Posto a sedere»: qualsiasi spazio in grado di alloggiare una persona seduta il cui ingombro è pari almeno a:
 - a) il manichino uomo adulto del 50° percentile, nel caso del conducente;
 - b) il manichino donna adulta del 5° percentile, in tutti gli altri casi.
 - 1.2. «Sedile»: una struttura, completa di rivestimento, che può essere parte integrante o meno della struttura del veicolo, destinata ad alloggiare una persona seduta.

Il termine «sedile» comprende sia i sedili singoli, sia i sedili a panchina, nonché i sedili pieghevoli e i sedili amovibili.
 - 1.3. «Merci»: essenzialmente qualsiasi cosa mobile.

Il termine «merci» comprende prodotti sfusi, manufatti, liquidi, animali vivi, vegetali e carichi indivisibili.
 - 1.4. «Massa massima»: la «massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile».
2. Disposizioni generali
 - 2.1. Numero di posti a sedere
 - 2.1.1. Le prescrizioni riguardanti il numero di posti a sedere si applicano ai sedili progettati per essere utilizzati mentre il veicolo è in marcia.
 - 2.1.2. Esse non si applicano ai sedili destinati ad essere utilizzati quando il veicolo è fermo e che sono chiaramente indicati agli utenti con un pittogramma o un cartello accompagnati da un testo appropriato.
 - 2.1.3. Le seguenti prescrizioni si applicano al conteggio dei posti a sedere:
 - a) ciascun sedile singolo conta come un posto a sedere;
 - b) nel caso di un sedile a panchina, qualsiasi spazio largo almeno 400 mm, misurato a livello del cuscino del sedile, conta come un posto a sedere.

Questa condizione non impedisce al costruttore di usare le disposizioni generali di cui al punto 1.1;
 - c) tuttavia, uno spazio così come indicato alla lettera b), non conta come un posto a sedere se:
 - i) le caratteristiche del sedile a panchina impediscono al manichino di sedersi in modo naturale - ad esempio: presenza di un bracciolo portaoggetti, zona priva di imbottitura o cucitura interna che interrompe la superficie nominale del sedile;

▼B

- ii) le caratteristiche del pavimento situato immediatamente davanti al posto a sedere presunto impediscono ai piedi del manichino di posizionarsi in modo naturale (ad esempio per la presenza di un tunnel).
- 2.1.4. Per quanto riguarda i veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione dei regolamenti UN n. 66 e n. 107, le dimensioni di cui al punto 2.1.3, lettera b), vanno allineate allo spazio minimo richiesto per una persona in riferimento alle diverse classi di veicoli.
- 2.1.5. Quando su un veicolo sono presenti gli ancoraggi per un sedile amovibile, tale sedile va contato per determinare il numero di posti a sedere.
- 2.1.6. Una zona destinata a una sedia a rotelle occupata va considerata come un posto a sedere.
- 2.1.6.1. Tale disposizione non pregiudica le prescrizioni di cui all'allegato 8, punti 3.6.1 e 3.7, del regolamento UN n. 107.
- 2.2. Massa massima
- 2.2.1. Nel caso di una motrice per semirimorchio, la massa massima da considerare ai fini della classificazione del veicolo deve comprendere la massa massima del semirimorchio sostenuta dalla ralla.
- 2.2.2. Nel caso di un veicolo a motore in grado di trainare un rimorchio ad asse centrale o un rimorchio a timone rigido, la massa massima da considerare ai fini della classificazione del veicolo a motore deve comprendere la massa massima trasferita al veicolo trattore dal dispositivo di traino.
- 2.2.3. Nel caso di un semirimorchio, di un rimorchio ad asse centrale e di un rimorchio a timone rigido, la massa massima da considerare ai fini della classificazione del veicolo deve corrispondere alla massa massima trasmessa al suolo dalle ruote di un asse o di un gruppo di assi quando il semirimorchio o il rimorchio è agganciato al veicolo trattore.
- 2.2.4. Nel caso di un carrello «dolly»: la massa massima da considerare ai fini della classificazione del veicolo deve comprendere la massa massima del semirimorchio sostenuta dalla ralla.
- 2.3. Accessori speciali
- 2.3.1. I veicoli muniti essenzialmente di impianti fissi quali macchinari o apparecchiature vanno considerati di categoria N od O.
- 2.4. Unità
- 2.4.1. Salvo diversa indicazione, qualsiasi unità di misura e il relativo simbolo devono soddisfare la direttiva 80/181/CEE del Consiglio ⁽¹⁾.
3. Classificazione in categorie di veicoli
- 3.1. Il costruttore è responsabile della classificazione di un tipo di veicolo in una categoria specifica.

A tal fine, tutti i criteri pertinenti descritti nel presente allegato vanno rispettati.

⁽¹⁾ Direttiva 80/181/CEE del Consiglio, del 20 dicembre 1979, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle unità di misura che abroga la direttiva 71/354/CEE (GU L 39 del 15.2.1980, pag. 40).

▼B

- 3.2. L'autorità di omologazione può richiedere al costruttore ulteriori informazioni pertinenti allo scopo di dimostrare che un tipo di veicolo deve essere classificato come veicolo per uso speciale nel gruppo speciale («codice SG»).

PARTE A

Criteria per la classificazione dei veicoli

1. Categorie di veicoli

Ai fini dell'omologazione UE e dell'omologazione nazionale nonché dell'omologazione individuale UE e dell'omologazione individuale nazionale dei veicoli, questi ultimi devono essere classificati in conformità della classificazione di cui all'articolo 4.

L'omologazione può essere rilasciata solo per le categorie di cui all'articolo 4, paragrafo 1.

2. Sottocategorie di veicoli

2.1. Veicoli fuoristrada

«Veicolo fuoristrada» (off-road vehicle – ORV): un veicolo della categoria M o N con caratteristiche tecniche specifiche che ne consentono l'uso al di fuori dei percorsi stradali usuali.

Per queste categorie di veicoli si deve aggiungere la lettera «G» quale suffisso alla lettera e al numero identificativi della categoria di veicolo.

I criteri di sottoclassificazione dei veicoli quali «ORV» sono riportati nel punto 4 della presente parte.

2.2. Veicoli per uso speciale (special purpose vehicle – SPV)

- 2.2.1. Per i veicoli incompleti destinati a rientrare nella sottocategoria SPV, si deve aggiungere la lettera «S» quale suffisso alla lettera e al numero identificativi della categoria di veicolo.

I diversi tipi di veicoli per uso speciale sono definiti ed elencati al punto 5.

2.3. Veicoli fuoristrada per uso speciale

- 2.3.1. «Veicolo fuoristrada per uso speciale» (ORV-SPV): un veicolo della categoria M o N con le caratteristiche tecniche specifiche di cui ai punti 2.1 e 2.2.

Per queste categorie di veicoli si deve aggiungere la lettera «G» quale suffisso alla lettera e al numero identificativi della categoria di veicolo.

Inoltre, per i veicoli incompleti destinati a rientrare nella sottocategoria SPV, si deve aggiungere la lettera «S» quale secondo suffisso.

3. Criteri per la classificazione dei veicoli nella categoria N

- 3.1. La classificazione di un tipo di veicolo nella categoria N deve basarsi sulle caratteristiche tecniche del veicolo di cui ai punti da 3.2 a 3.6.

- 3.2. In linea di massima, i vani in cui si trovano tutti i posti a sedere devono essere completamente separati dalla zona di carico.

▼B

- 3.3. In deroga alle prescrizioni di cui al punto 3.2, persone e merci possono essere trasportate nello stesso vano a condizione che la zona di carico sia munita di dispositivi di fissaggio progettati per proteggere le persone trasportate dallo spostamento del carico durante la marcia, anche in caso di brusche frenate e sterzate.
- 3.4. I dispositivi di fissaggio/di ancoraggio destinati a mantenere fermo il carico come richiesto al punto 3.3 e i dispositivi di separazione destinati ai veicoli fino a 7,5 tonnellate devono essere progettati a norma delle disposizioni delle sezioni 3 e 4 della norma internazionale ISO 27956:2009 «Road vehicles — Securing of cargo in delivery vans — Requirements and test methods».
- 3.4.1. Il rispetto delle prescrizioni di cui al punto 3.4 può essere comprovato da una dichiarazione di conformità fornita dal costruttore.
- 3.4.2. In alternativa alle prescrizioni di cui al punto 3.4, il costruttore può dimostrare alle autorità di omologazione che i dispositivi di fissaggio montati garantiscono un livello di protezione equivalente a quello riportato nella norma indicata.
- 3.5. Il numero di posti a sedere escluso il posto a sedere del conducente non deve essere superiore a:
- a) 6 nel caso di veicoli della categoria N₁;
- b) 8 nel caso di veicoli della categoria N₂ o N₃.
- 3.6. La capacità di trasporto merci dei veicoli deve essere pari o superiore alla capacità di trasporto passeggeri espressa in kg.
- 3.6.1. A tal fine, tutte le configurazioni devono soddisfare le seguenti equazioni, in particolare quando tutti i posti a sedere sono occupati:
- a) quando $N = 0$:
- $$P - M \geq 100 \text{ kg};$$
- b) quando $0 < N \leq 2$:
- $$P - (M + N \times 68) \geq 150 \text{ kg};$$
- c) quando $N > 2$:
- $$P - (M + N \times 68) \geq N \times 68,$$
- in cui le lettere hanno il significato seguente:
- «P» è la massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile;
- «M» è la massa in ordine di marcia;
- «N» è il numero di posti a sedere escluso il posto a sedere del conducente.
- 3.6.2. La massa degli accessori montati sul veicolo per alloggiarvi le merci (per esempio serbatoio, carrozzeria ecc.), per movimentare le merci (per esempio gru, montacarichi ecc.) e per fissare le merci (per esempio dispositivo di fissaggio del carico) va inclusa in M.

▼B

3.6.3. La massa degli accessori che non sono utilizzati ai fini del punto 3.6.2 (ad esempio un compressore, un verricello, un generatore di corrente, apparecchiature di trasmissione ecc.) non va inclusa in M ai fini dell'applicazione delle formule di cui al punto 3.6.1.

3.7. Le prescrizioni di cui ai punti da 3.2 a 3.6 vanno soddisfatte per tutte le varianti e per tutte le versioni che rientrano nel tipo di veicolo.

3.8. Criteri per la classificazione dei veicoli nella categoria N₁.

3.8.1. Un veicolo deve essere classificato N₁ se soddisfa tutti i criteri applicabili.

Se uno o più criteri non sono soddisfatti, il veicolo deve essere classificato nella categoria M₁.

3.8.2. Oltre ai criteri generali di cui ai punti da 3.2 a 3.6, per la classificazione dei veicoli in cui il vano del conducente e il carico si trovano in un'unica unità (ad esempio carrozzeria «BB») si devono rispettare anche i criteri specificati nel presente punto.

3.8.2.1. Il fatto che tra una fila di sedili e il vano di carico vi sia una parete o una paratia, parziale o completa, non esenta dall'obbligo di soddisfare i criteri prescritti.

3.8.2.2. I criteri sono i seguenti:

a) deve essere possibile caricare le merci da una porta posteriore, da una sponda o da una porta laterale progettata e costruita a tal fine;

b) nel caso di una porta posteriore o di una sponda, l'apertura di carico deve soddisfare le seguenti prescrizioni:

i) nel caso di un veicolo munito di un'unica fila di sedili o soltanto del sedile del conducente, l'altezza minima dell'apertura di carico deve essere almeno 600 mm;

ii) nel caso di un veicolo munito di due o più file di sedili, l'altezza minima dell'apertura di carico deve essere almeno 800 mm e la superficie dell'apertura deve essere almeno 12 800 cm²;

c) il vano di carico deve soddisfare le seguenti prescrizioni:

«vano di carico»: la parte del veicolo situata dietro la fila o le file di sedili o dietro il sedile del conducente, se il veicolo è munito unicamente di un sedile del conducente;

i) generalmente la superficie di carico del vano di carico è piana;

ii) se il veicolo è munito di un'unica fila di sedili o di un unico sedile, la lunghezza minima del vano di carico deve essere almeno il 40 % dell'interasse;

iii) se il veicolo è munito di due o più file di sedili, la lunghezza minima del vano di carico deve essere almeno il 30 % dell'interasse;

se i sedili dell'ultima fila possono essere facilmente rimossi dal veicolo senza usare attrezzi speciali, le prescrizioni riguardanti la lunghezza del vano di carico vanno soddisfatte con tutti i sedili installati sul veicolo;

▼B

- iv) le prescrizioni riguardanti la lunghezza del vano di carico vanno soddisfatte con i sedili della prima fila o dell'ultima fila, secondo i casi, in posizione verticale normale d'uso da parte degli occupanti del veicolo.

3.8.2.3. Condizioni specifiche per la misurazione

3.8.2.3.1. Definizioni

- a) «altezza dell'apertura di carico»: la distanza verticale tra due piani orizzontali tangenti rispettivamente al punto più alto della parte inferiore della porta e al punto più basso della parte superiore della porta;
- b) «superficie dell'apertura di carico»: la superficie maggiore della proiezione ortogonale su un piano verticale, perpendicolare alla linea mediana del veicolo, dell'apertura massima consentita quando la porta o le porte posteriori o la sponda sono completamente aperte;
- c) «interasse»: ai fini dell'applicazione delle formule di cui ai punti 3.8.2.2 e 3.8.3.1, la distanza tra:
 - i) la linea mediana dell'asse anteriore e la linea mediana del secondo asse nel caso di veicolo a due assi; o
 - ii) la linea mediana dell'asse anteriore e la linea mediana di un asse virtuale equidistante dal secondo e dal terzo asse nel caso di veicolo a tre assi.

3.8.2.3.2. Regolazioni dei sedili

- a) i sedili vanno regolati nelle rispettive posizioni posteriori più esterne;
- b) lo schienale, se regolabile, va regolato in modo da potervi alloggiare la macchina tridimensionale per la determinazione del punto H con un angolo d'inclinazione di 25 gradi;
- c) lo schienale, se non è regolabile, deve trovarsi nella posizione prevista dal costruttore del veicolo;
- d) se il sedile è regolabile in altezza, deve essere regolato nella posizione più bassa.

3.8.2.3.3. Condizioni del veicolo

- a) il veicolo deve essere nelle condizioni di carico corrispondenti alla sua massa massima;
- b) le ruote del veicolo devono essere nella direzione del suo asse longitudinale.

3.8.2.3.4. Le prescrizioni di cui al punto 3.8.2.3.2 non si applicano se il veicolo è munito di una parete o di una paratia.

3.8.2.3.5. Misura della lunghezza del vano di carico

- a) se il veicolo non è munito di una parete o di una paratia, la lunghezza va misurata da un piano verticale tangente al punto posteriore più esterno dell'estremità superiore dello schienale alla porta o alla sponda o al vetro interni posteriori chiusi;
- b) se il veicolo è munito di una parete o di una paratia, la lunghezza va misurata da un piano verticale tangente al punto posteriore più esterno della paratia o della parete alla porta o alla sponda o al vetro interni posteriori chiusi, secondo i casi;

▼B

- c) le prescrizioni relative alla lunghezza vanno soddisfatte almeno lungo una linea orizzontale situata sul piano verticale longitudinale che attraversa la linea mediana del veicolo, a livello del piano di carico.
- 3.8.3. Oltre ai criteri generali di cui ai punti da 3.2 a 3.6, per la classificazione dei veicoli in cui il vano del conducente e il carico non si trovano in un'unica unità (per esempio carrozzeria «BE») si devono rispettare anche i criteri specificati al presente punto.
- 3.8.3.1. Se il veicolo è a carrozzeria chiusa, si applicano le seguenti prescrizioni:
- a) il carico delle merci deve essere possibile attraverso una porta, una sponda, un pannello posteriori o altri mezzi;
- b) l'altezza minima dell'apertura di carico deve essere almeno 800 mm e la superficie dell'apertura di carico deve essere almeno 12 800 cm²;
- c) la lunghezza minima del vano di carico deve essere almeno il 40 % dell'interasse.
- 3.8.3.2. Se il vano di carico del veicolo è di tipo aperto, si applicano solo le prescrizioni di cui al punto 3.8.3.1, lettere a) e c).
- 3.8.3.3. Per l'applicazione delle disposizioni di cui al punto 3.8.3 si applicano le definizioni di cui al punto 3.8.2.3.1.
- 3.8.3.4. Tuttavia, le prescrizioni relative alla lunghezza del vano di carico vanno soddisfatte lungo una linea orizzontale situata sul piano longitudinale che attraversa la linea mediana del veicolo, a livello del piano di carico.
4. Criteri per la sottoclassificazione dei veicoli quali veicoli fuoristrada
- 4.1. I veicoli M₁ o N₁ vanno sottoclassificati quali veicoli fuoristrada se soddisfano tutte le prescrizioni a seguire:
- a) almeno un asse anteriore e un asse posteriore sono progettati per essere simultaneamente motori, indipendentemente dalla possibilità di disinnestare la motricità di un asse;
- b) sono muniti di almeno un meccanismo di bloccaggio del differenziale o di un meccanismo avente effetto analogo;
- c) possono percorrere una pendenza di almeno il 25 % senza rimorchio;
- d) soddisfano cinque delle sei prescrizioni a seguire:
- i) avere un angolo d'attacco di almeno 25 gradi;
- ii) avere un angolo di uscita di almeno 20 gradi;
- iii) avere un angolo di rampa di almeno 20 gradi;
- iv) avere un'altezza libera dal suolo sotto l'asse anteriore di almeno 180 mm;
- v) avere un'altezza libera dal suolo sotto l'asse posteriore di almeno 180 mm;
- vi) avere un'altezza libera dal suolo tra gli assi di almeno 200 mm.

▼B

- 4.2. I veicoli delle categorie M₂, N₂ o M₃ la cui massa massima non supera le 12 tonnellate vanno sottoclassificati quali veicoli fuoristrada, se soddisfano la prescrizione di cui alla lettera a) o le prescrizioni di cui a entrambe le lettere b) e c):
- a) tutti i loro assi sono simultaneamente motori, indipendentemente dalla possibilità di disinnestare la motricità di uno o più assi;
 - b) i) almeno un asse anteriore e un asse posteriore sono progettati per essere simultaneamente motori, indipendentemente dalla possibilità di disinnestare la motricità di un asse;
 - ii) sono muniti di almeno un meccanismo di bloccaggio del differenziale o di un meccanismo avente il medesimo effetto;
 - iii) possono percorrere una pendenza del 25 % senza rimorchio;
 - c) soddisfano almeno cinque delle sei prescrizioni a seguire, se la loro massa massima non supera le 7,5 tonnellate, e almeno quattro, se la loro massa massima supera le 7,5 tonnellate:
 - i) avere un angolo d'attacco di almeno 25 gradi;
 - ii) avere un angolo di uscita di almeno 25 gradi;
 - iii) avere un angolo di rampa di almeno 25 gradi;
 - iv) avere un'altezza libera dal suolo sotto l'asse anteriore di almeno 250 mm;
 - v) avere un'altezza libera dal suolo tra gli assi di almeno 300 mm;
 - vi) avere un'altezza libera dal suolo sotto l'asse posteriore di almeno 250 mm.
- 4.3. I veicoli delle categorie M₃ o N₃ la cui massa massima supera le 12 tonnellate vanno sottoclassificati quali veicoli fuoristrada se soddisfano o la prescrizione di cui alla lettera a) o le prescrizioni di cui a entrambe le lettere b) e c):
- a) tutti i loro assi sono simultaneamente motori, indipendentemente dalla possibilità di disinnestare la motricità di uno o più assi;
 - b) i) almeno la metà degli assi (o due assi su tre nel caso di un veicolo a tre assi e tre assi nel caso di un veicolo a cinque assi) sono progettati per essere simultaneamente motori, indipendentemente dalla possibilità di disinnestare la motricità di un asse;
 - ii) sono muniti di almeno un meccanismo di bloccaggio del differenziale o di un meccanismo avente effetto analogo;
 - iii) possono percorrere una pendenza del 25 % senza rimorchio;
 - c) soddisfano almeno quattro delle sei prescrizioni a seguire:
 - i) avere un angolo d'attacco di almeno 25 gradi;
 - ii) avere un angolo di uscita di almeno 25 gradi;
 - iii) avere un angolo di rampa di almeno 25 gradi;
 - iv) avere un'altezza libera dal suolo sotto l'asse anteriore di almeno 250 mm;

▼B

- v) avere un'altezza libera dal suolo tra gli assi di almeno 300 mm;
- vi) avere un'altezza libera dal suolo sotto l'asse posteriore di almeno 250 mm.
- 4.4. La procedura di controllo della conformità secondo le prescrizioni geometriche di cui alla presente parte è descritta nell'appendice 1.
- 4.5. Le prescrizioni di cui al punto 4.1, lettera a), al punto 4.2, lettere a) e b), e al punto 4.3, lettere a) e b), relative alla motricità simultanea degli assi, sono considerate soddisfatte se è soddisfatta almeno una delle condizioni seguenti:
- a) la trasmissione della potenza di trazione a tutti gli assi è effettuata unicamente mediante mezzi meccanici che forniscono trazione in condizioni di fuoristrada pesanti; o

- b) ciascuna delle ruote dell'asse in questione è azionata da un motore elettrico o idraulico individuale.

Se gli assi conformi alle prescrizioni di cui al punto 4.1, lettera a), al punto 4.2, lettere a) e b), e al punto 4.3, lettere a) e b), riguardanti la motricità simultanea degli assi non sono azionati unicamente mediante mezzi meccanici, la propulsione delle singole ruote deve essere progettata per il funzionamento su fuoristrada pesanti. In tal caso, occorre garantire che almeno il 75 % della potenza di trazione totale possa essere trasmesso alla ruota in questione quando le condizioni di trazione nelle altre ruote non consentono di trasmettere correttamente la potenza di trazione attraverso tali ruote.

Il sistema di trazione ausiliario di cui al punto 4.5, lettera b), non deve permettere di disattivare automaticamente la potenza di trazione fino a quando il veicolo non raggiunge il 75 % della velocità massima di progetto del veicolo o 65 km/h.

5. Veicoli per uso speciale

	Nome	Codice	Definizione
5.1.	Camper	SA	Un veicolo della categoria M con vano abitabile contenente almeno le seguenti attrezzature: a) posti a sedere e tavolo; b) cuccette eventualmente ottenute ribaltando i sedili; c) impianti di cottura; d) armadi o ripostigli. Queste attrezzature devono essere fisse. Tuttavia, il tavolo può essere di tipo amovibile.
5.2.	Veicolo blindato	SB	Un veicolo destinato alla protezione delle persone o delle merci trasportate, con carrozzeria a prova di proiettile.
5.3.	Ambulanza	SC	Un veicolo della categoria M adibito al trasporto di feriti o ammalati e dotato di apposite attrezzature speciali.
5.4.	Autofunebre	SD	Un veicolo della categoria M adibito al trasporto delle salme e dotato di apposite attrezzature speciali.
5.5.	Veicolo con accesso per sedie a rotelle	SH	Un veicolo della categoria M ₁ costruito o trasformato in modo specifico per accogliere una o più persone su sedia a rotelle durante il trasporto su strada.
5.6.	Caravan	SE	Un veicolo della categoria O come definito al punto 3.2.1.3. della norma internazionale ISO 3833:1977.

▼B

	Nome	Codice	Definizione
5.7.	Gru mobile	SF	Un veicolo della categoria N ₃ , non equipaggiato per il trasporto di merci, munito di una gru il cui momento di sollevamento è pari o superiore a 400 kNm.
5.8.	Gruppo speciale	SG	Un veicolo per uso speciale che non rientra in nessuna delle definizioni riportate nella presente parte.
5.9.	Carrello «dolly»	SJ	Un veicolo della categoria O munito di ralla che sostiene un semirimorchio al fine di trasformarlo in un rimorchio.
5.10.	Rimorchio per trasporto eccezionale	SK	Un veicolo della categoria O ₄ destinato al trasporto di carichi indivisibili, soggetto a limitazioni della velocità e di circolazione a causa delle sue dimensioni. Rientrano in questa voce anche i rimorchi modulari idraulici, indipendentemente dal numero di moduli.
5.11.	Veicolo a motore per trasporti eccezionali	SL	Un trattore stradale o un'unità trattrice per semirimorchi della categoria N ₃ che soddisfa tutte le condizioni seguenti: a) ha più di due assi e almeno la metà degli assi (due assi su tre nel caso di un veicolo a tre assi e tre assi su cinque nel caso di un veicolo a cinque assi) sono progettati per essere simultaneamente motori, indipendentemente dalla possibilità di disinnestare la motricità di un asse; b) è progettato per rimorchiare e spingere un rimorchio per trasporti eccezionali della categoria O ₄ ; c) ha una potenza minima del motore di 350 kW; e d) può essere dotato di un ulteriore dispositivo anteriore di traino per le masse rimorchiabili pesanti.
5.12.	Veicolo predisposto per accessori intercambiabili	SM	Un veicolo fuoristrada della categoria N (come definito al punto 2.3) progettato e costruito per trainare, spingere, trasportare e azionare taluni accessori intercambiabili: a) con almeno due zone di montaggio di tali accessori; b) con interfacce meccaniche, idrauliche e/o elettriche standardizzate (ad esempio presa di forza) per alimentare ed azionare i suddetti accessori; e c) che soddisfa la definizione della norma internazionale ISO 3833:1977, punto 3.1.4. (veicolo speciale). Se il veicolo è dotato di una piattaforma di carico ausiliaria, la sua lunghezza massima non deve superare: a) nel caso di veicoli a due assi, 1,4 volte la larghezza di carreggiata anteriore o posteriore del veicolo, a seconda di quale sia la più larga; o b) nel caso di veicoli a più di due assi, 2,0 volte la larghezza di carreggiata anteriore o posteriore del veicolo, a seconda di quale sia la più larga.

6. Osservazioni

6.1. L'omologazione non viene rilasciata:

- a) ai carrelli «dolly» come definiti nella presente parte, punto 5.9;
- b) ai rimorchi a timone rigido come definiti nella parte C, punto 5.4;
- c) ai rimorchi che possono trasportare persone su strada.

▼B

- 6.2. Il punto 6.1 non pregiudica l'articolo 42 sull'omologazione nazionale delle piccole serie.

PARTE B

Criteria per i tipi, le varianti e le versioni di veicoli

1. Categoria M₁
- 1.1. Tipo di veicolo
- 1.1.1. Un «tipo di veicolo» è costituito da veicoli che hanno in comune tutte le caratteristiche seguenti:
- a) nome del costruttore.
- Se cambia la forma giuridica della società, non è necessario rilasciare una nuova omologazione;
- b) nel caso di una struttura autoportante, la progettazione e l'assemblaggio delle parti fondamentali della struttura della carrozzeria.
- Lo stesso si applica ai veicoli la cui carrozzeria è imbullonata o saldata a un telaio separato.
- 1.1.2. In deroga alle prescrizioni di cui al punto 1.1.1, lettera b), quando il costruttore usa il pavimento della struttura della carrozzeria e gli elementi costitutivi fondamentali che formano la parte anteriore della struttura della carrozzeria situata immediatamente di fronte all'alloggiamento del parabrezza nella costruzione di diversi tipi di carrozzerie (ad esempio una berlina e una coupé), tali veicoli possono considerarsi appartenenti allo stesso tipo. Spetta al costruttore comprovare quanto sopra.
- 1.1.3. Un tipo di veicolo è costituito almeno da una variante e da una versione.
- 1.2. Variante
- 1.2.1. Una «variante» di un tipo di veicolo raggruppa i veicoli che hanno in comune le caratteristiche costruttive seguenti:
- a) il numero di porte laterali o il tipo di carrozzeria come definito nella parte C, punto 2, quando il costruttore applica il criterio di cui al punto 1.1.2;
- b) il propulsore per quanto riguarda le seguenti caratteristiche costruttive:
- i) il tipo di alimentazione (motore a combustione interna, motore elettrico o altro);
- ii) il principio di funzionamento (accensione comandata, accensione spontanea o altro);
- iii) il numero e la disposizione dei cilindri nel caso di motore a combustione interna (L4, V6 o altro);
- c) il numero di assi;
- d) il numero e l'interconnessione degli assi motore;
- e) il numero di assi sterzanti;
- f) la fase di completamento (ad esempio: completo/incompleto);
- g) nel caso di veicoli costruiti in più fasi, il costruttore e il tipo di veicolo della fase precedente.
- 1.3. Versione
- 1.3.1. Una «versione»: all'interno di una variante, raggruppa i veicoli che hanno in comune le caratteristiche seguenti:

▼B

- a) la massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile;
- b) la cilindrata, nel caso di motore a combustione interna;
- c) la potenza massima del motore o la potenza nominale continua massima (motore elettrico);
- d) il tipo di carburante (benzina, gasolio, GPL, bicarburante o altro);
- e) il numero massimo di posti a sedere;
- f) il livello sonoro in marcia;
- g) il livello delle emissioni dei gas di scarico (ad esempio Euro 5, Euro 6 o altro);
- h) ciclo misto o ponderato, emissioni di CO₂ ciclo misto;
- i) il consumo di energia elettrica (ponderato, misto);
- j) ciclo misto o ponderato, consumo di carburante ciclo misto.

In alternativa ai criteri di cui alle lettere h), i) e j), i veicoli raggruppati in una versione devono avere in comune tutte le prove svolte per calcolare le emissioni di CO₂, il consumo di energia elettrica e il consumo di carburante in conformità dell'allegato XXI, suballegato 6, del regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione ⁽¹⁾.

2. Categorie M₂ e M₃

2.1. Tipo di veicolo

2.1.1. Un «tipo di veicolo» è costituito da veicoli che hanno in comune tutte le caratteristiche seguenti:

- a) nome del costruttore.

Se cambia la forma giuridica della società, non è necessario rilasciare una nuova omologazione;

- b) la categoria;
- c) i seguenti aspetti di costruzione e di progettazione:
 - i) la progettazione e la costruzione degli elementi costitutivi fondamentali del telaio;
 - ii) nel caso di una struttura autoportante, la progettazione e la costruzione degli elementi costitutivi fondamentali della struttura della carrozzeria;
- d) il numero di piani (uno o due);
- e) il numero di unità (rigido/snodato);
- f) il numero di assi;
- g) la modalità di alimentazione (a bordo o esterna).

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

▼B

- 2.1.2. Un tipo di veicolo è costituito almeno da una variante e da una versione.
- 2.2. Variante
- 2.2.1. Una «variante» di un tipo di veicolo raggruppa i veicoli che hanno in comune tutte le caratteristiche costruttive seguenti:
- a) il tipo di carrozzeria come definito nella parte C, punto 3;
 - b) la classe o la combinazione di classi dei veicoli, come definita al punto 2.1.1 del regolamento UN n. 107 (solo nel caso di veicoli completi e completati);
 - c) la fase di completamento (ad esempio: completo/incompleto/completato);
 - d) il propulsore per quanto riguarda le seguenti caratteristiche costruttive:
 - i) il tipo di alimentazione (motore a combustione interna, motore elettrico o altro);
 - ii) il principio di funzionamento (accensione comandata, accensione spontanea o altro);
 - iii) il numero e la disposizione dei cilindri nel caso di motore a combustione interna (L6, V8 o altro);
 - e) nel caso di veicoli costruiti in più fasi, il costruttore e il tipo di veicolo della fase precedente.
- 2.3. Versione
- 2.3.1. Una «versione»: all'interno di una variante, raggruppa i veicoli che hanno in comune tutte le caratteristiche seguenti:
- a) la massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile;
 - b) la capacità o meno del veicolo di trainare un rimorchio;
 - c) la cilindrata, nel caso di motore a combustione interna;
 - d) la potenza massima del motore o la potenza nominale continua massima (motore elettrico);
 - e) il tipo di carburante (benzina, gasolio, GPL, bicarburante o altro);
 - f) il livello sonoro in marcia;
 - g) il livello delle emissioni dei gas di scarico (ad esempio Euro IV, Euro V o altro).
3. Categoria N₁
- 3.1. Tipo di veicolo
- 3.1.1. Un «tipo di veicolo» è costituito da veicoli che hanno in comune tutte le caratteristiche seguenti:
- a) nome del costruttore.

Se cambia la forma giuridica della società, non è necessario rilasciare una nuova omologazione;

▼B

- b) nel caso di una struttura autoportante, la progettazione e l'assemblaggio delle parti fondamentali della struttura della carrozzeria;
 - c) nel caso di una struttura non autoportante, la progettazione e la costruzione degli elementi costitutivi fondamentali del telaio.
- 3.1.2. In deroga alle prescrizioni di cui al punto 3.1.1, lettera b), quando il costruttore usa il pavimento della struttura della carrozzeria e gli elementi costitutivi fondamentali che formano la parte anteriore della struttura della carrozzeria situata immediatamente di fronte all'alloggiamento del parabrezza nella costruzione di diversi tipi di carrozzerie (ad esempio un furgone e un cabinato, interassi diversi e altezze del tetto diverse), tali veicoli possono considerarsi appartenenti allo stesso tipo. Spetta al costruttore comprovare quanto sopra.
- 3.1.3. Un tipo di veicolo è costituito almeno da una variante e da una versione.
- 3.2. Variante
- 3.2.1. Una «variante» di un tipo di veicolo raggruppa i veicoli che hanno in comune le caratteristiche costruttive seguenti:
- a) il numero di porte laterali o il tipo di carrozzeria come definito nella parte C, punto 4 (per i veicoli completi e completati), quando il costruttore applica il criterio di cui al punto 3.1.2;
 - b) la fase di completamento (ad esempio: completo/incompleto/completato);
 - c) il propulsore per quanto riguarda le seguenti caratteristiche costruttive:
 - i) il tipo di alimentazione (motore a combustione interna, motore elettrico o altro);
 - ii) il principio di funzionamento (accensione comandata, accensione spontanea o altro);
 - iii) il numero e la disposizione dei cilindri nel caso di motore a combustione interna (L6, V8 o altro);
 - d) il numero di assi;
 - e) il numero e l'interconnessione degli assi motore;
 - f) il numero di assi sterzanti;
 - g) nel caso di veicoli costruiti in più fasi, il costruttore e il tipo di veicolo della fase precedente.
- 3.3. Versione
- 3.3.1. Una «versione»: all'interno di una variante, raggruppa i veicoli che hanno in comune le caratteristiche seguenti:
- a) la massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile;
 - b) la cilindrata, nel caso di motore a combustione interna;
 - c) la potenza massima del motore o la potenza nominale continua massima (motore elettrico);

▼B

- d) il tipo di carburante (benzina, gasolio, GPL, bicarburante o altro);
- e) il numero massimo di posti a sedere;
- f) il livello sonoro in marcia;
- g) il livello delle emissioni dei gas di scarico (ad esempio Euro 5, Euro 6 o altro);
- h) ciclo misto o ponderato, emissioni di CO₂ ciclo misto;
- i) il consumo di energia elettrica (ponderato, misto);
- j) ciclo misto o ponderato, consumo di carburante ciclo misto;
- k) l'esistenza di un unico insieme di tecnologie innovative, come definite all'articolo 12 del regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾.

In alternativa ai criteri di cui alle lettere h), i) e j), i veicoli raggruppati in una versione devono avere in comune tutte le prove svolte per calcolare le emissioni di CO₂, il consumo di energia elettrica e il consumo di carburante, in conformità dell'allegato XXI, suballegato 6, del regolamento (UE) 2017/1151.

4. Categorie N₂ e N₃

4.1. Tipo di veicolo

4.1.1. Un «tipo di veicolo» è costituito da veicoli che hanno in comune tutte le caratteristiche seguenti:

- a) nome del costruttore.

Se cambia la forma giuridica della società, non è necessario rilasciare una nuova omologazione;

- b) la categoria;
- c) la progettazione e la costruzione del telaio comuni a un'unica linea di prodotto;
- d) il numero di assi.

4.1.2. Un tipo di veicolo è costituito almeno da una variante e da una versione.

4.2. Variante

4.2.1. Una «variante» di un tipo di veicolo raggruppa i veicoli che hanno in comune le caratteristiche costruttive seguenti:

- a) la concezione della struttura della carrozzeria o il tipo di carrozzeria di cui alla parte C, punto 4, e all'appendice 2 (solo per i veicoli completi e completati);
- b) la fase di completamento (ad esempio: completo/incompleto/completato);

⁽¹⁾ Regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2011, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni dei veicoli commerciali leggeri nuovi nell'ambito dell'approccio integrato dell'Unione finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri (GU L 145 del 31.5.2011, pag. 1).

▼B

- c) il propulsore per quanto riguarda le seguenti caratteristiche costruttive:
 - i) il tipo di alimentazione (motore a combustione interna, motore elettrico o altro);
 - ii) il principio di funzionamento (accensione comandata, accensione spontanea o altro);
 - iii) il numero e la disposizione dei cilindri nel caso di motore a combustione interna (L6, V8 o altro);
 - d) il numero e l'interconnessione degli assi motore;
 - e) il numero di assi sterzanti;
 - f) nel caso di veicoli costruiti in più fasi, il costruttore e il tipo di veicolo della fase precedente.
- 4.3. Versione
- 4.3.1. Una «versione»: all'interno di una variante, raggruppa i veicoli che hanno in comune le caratteristiche seguenti:
- a) la massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile;
 - b) la capacità o meno di trainare un rimorchio, come segue:
 - i) un rimorchio non frenato;
 - ii) un rimorchio con un sistema di frenatura a inerzia, come definito al punto 2.12 del regolamento UN n. 13;
 - iii) un rimorchio con un sistema di frenatura continuo o semicontinuo, come definito ai punti 2.9 e 2.10 del regolamento UN n. 13;
 - iv) un rimorchio della categoria O₄ che comporta una massa massima del veicolo combinato non superiore alle 44 tonnellate;
 - v) un rimorchio della categoria O₄ che comporta una massa massima del veicolo combinato non superiore alle 44 tonnellate;
 - c) la cilindrata;
 - d) la potenza massima del motore;
 - e) il tipo di carburante (benzina, gasolio, GPL, bicarburante o altro);
 - f) il livello sonoro in marcia;
 - g) il livello delle emissioni dei gas di scarico (ad esempio Euro IV, Euro V o altro).
5. Categorie O₁ e O₂
- 5.1. Tipo di veicolo
- 5.1.1. Un «tipo di veicolo» è costituito da veicoli che hanno in comune tutte le caratteristiche seguenti:
- a) nome del costruttore.

Se cambia la forma giuridica della società, non è necessario rilasciare una nuova omologazione;
 - b) la categoria;
 - c) la concezione, come definita nella parte C, punto 5;

▼B

- d) i seguenti aspetti di costruzione e di progettazione:
 - i) la progettazione e la costruzione degli elementi costitutivi fondamentali del telaio;
 - ii) nel caso di una struttura autoportante, la progettazione e la costruzione degli elementi costitutivi fondamentali della struttura della carrozzeria;
 - e) il numero di assi.
- 5.1.2. Un tipo di veicolo è costituito almeno da una variante e da una versione.
- 5.2. Variante
- 5.2.1. Una «variante» di un tipo di veicolo raggruppa i veicoli che hanno in comune le caratteristiche costruttive seguenti:
- a) il tipo di carrozzeria di cui all'appendice 2 (per i veicoli completi e completati);
 - b) la fase di completamento (ad esempio: completo/incompleto/completato);
 - c) il tipo di sistema di frenatura (per esempio non frenato/a inerzia/assistito);
 - d) nel caso di veicoli costruiti in più fasi, il costruttore e il tipo di veicolo della fase precedente.
- 5.3. Versione
- 5.3.1. Una «versione»: all'interno di una variante, raggruppa i veicoli che hanno in comune le caratteristiche seguenti:
- a) la massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile;
 - b) la concezione delle sospensioni (pneumatiche, di acciaio o di gomma, barra di torsione o altro);
 - c) la concezione del timone (triangolare, tubolare o altro).
6. Categorie O₃ e O₄
- 6.1. Tipo di veicolo
- 6.1.1. Un «tipo di veicolo» è costituito da veicoli che hanno in comune tutte le caratteristiche seguenti:
- a) nome del costruttore.
 - Se cambia la forma giuridica della società, non è necessario rilasciare una nuova omologazione;
 - b) la categoria;
 - c) la concezione del rimorchio in relazione alle definizioni di cui alla parte C, punto 5;
 - d) i seguenti aspetti di costruzione e di progettazione:
 - i) la progettazione e la costruzione degli elementi costitutivi fondamentali del telaio;
 - ii) nel caso di rimorchi con una struttura autoportante, la progettazione e la costruzione degli elementi costitutivi fondamentali della struttura della carrozzeria;
 - e) il numero di assi.
- 6.1.2. Un tipo di veicolo è costituito almeno da una variante e da una versione.
- 6.2. Varianti
- 6.2.1. Una variante di un tipo di veicolo raggruppa i veicoli che hanno in comune le caratteristiche costruttive e di progettazione seguenti:

▼ B

- a) il tipo di carrozzeria di cui all'appendice 2 (per i veicoli completi e completati);
- b) la fase di completamento (ad esempio: completo/incompleto/completato);
- c) la concezione delle sospensioni (di acciaio, pneumatiche o idrauliche);
- d) le seguenti caratteristiche tecniche:
 - i) la capacità o meno del telaio di estendersi;
 - ii) l'altezza del piano (normale, caricatore basso, caricatore semi-basso ecc.).
- e) nel caso di veicoli costruiti in più fasi, il costruttore e il tipo di veicolo della fase precedente.

6.3. Versioni

6.3.1. Una «versione»: all'interno di una variante, raggruppa i veicoli che hanno in comune le caratteristiche seguenti:

- a) la massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile;
- b) le suddivisioni o le combinazioni di suddivisioni di cui all'allegato I, punti 3.2 e 3.3, della direttiva 96/53/CE in cui rientra la distanza tra due assi consecutivi che costituiscono un gruppo;
- c) la definizione degli assi in relazione a:
 - i) gli assi sollevabili (numero e posizione);
 - ii) gli assi scaricabili (numero e posizione);
 - iii) gli assi sterzanti (numero e posizione).

7. Prescrizioni comuni a tutte le categorie di veicoli

7.1. Se un veicolo rientra in diverse categorie in virtù della sua massa massima o del numero di posti a sedere o di entrambi, il costruttore può scegliere di usare i criteri dell'una o dell'altra categoria di veicoli per la definizione delle varianti e delle versioni.

7.1.1. Esempi:

- a) un veicolo «A» può essere omologato come N_1 (3,5 tonnellate) e N_2 (4,2 tonnellate) in relazione alla sua massa massima. In tal caso, i parametri riportati nella categoria N_1 si possono usare anche per il veicolo che rientra nella categoria N_2 (o viceversa);
- b) un veicolo «B» può essere omologato come M_1 e M_2 in relazione al numero di posti a sedere ($7 + 1$ o $10 + 1$), i parametri riportati nella categoria M_1 si possono usare anche per il veicolo che rientra nella categoria M_2 (o viceversa).

▼B

- 7.2. Un veicolo della categoria N può essere omologato in riferimento alle prescrizioni delle categorie M₁ o M₂, secondo i casi, se è destinato a essere trasformato in un veicolo di una di tali categorie nella fase successiva di una procedura di omologazione in più fasi.
- 7.2.1. Questa possibilità è prevista solo per i veicoli incompleti.
- Tali veicoli devono essere identificati da un codice variante specifico attribuito dal costruttore del veicolo base.
- 7.3. Denominazioni dei tipi, delle varianti e delle versioni
- 7.3.1. Il costruttore attribuisce un codice alfanumerico, composto da lettere romane e/o numeri arabi, a ciascun tipo, a ciascuna variante e a ciascuna versione del veicolo.
- L'uso di parentesi e trattini è consentito purché non sostituiscano una lettera o un numero.
- 7.3.2. Il codice completo è denominato: Tipo-Variante-Versione o «TVV».
- 7.3.3. Il TVV identifica chiaramente e inequivocabilmente una combinazione unica di caratteristiche tecniche in relazione ai criteri definiti nella presente parte.
- 7.3.4. Lo stesso costruttore può usare lo stesso codice per definire un tipo di veicolo che rientra in due o più categorie.
- 7.3.5. Lo stesso costruttore non può usare lo stesso codice per definire un tipo di veicolo per più di una omologazione all'interno della stessa categoria di veicoli.
- 7.4. Numero di caratteri che compongono il TVV
- 7.4.1. Il numero di caratteri non deve superare:
- a) 15 per il codice relativo al tipo di veicolo;
- b) 25 per il codice relativo a una variante;
- c) 35 per il codice relativo a una versione.
- 7.4.2. Il codice alfanumerico «TVV» completo non deve contenere più di 75 caratteri.
- 7.4.3. Quando si usa il TVV completo, si deve lasciare uno spazio tra il tipo, la variante e la versione.
- Esempio di TVV: 159AF[...spazio]0054[...spazio]977K(BE).

PARTE C

Definizione dei tipi di carrozzeria

1. Generalità
- 1.1. Il tipo di carrozzeria e il codice della carrozzeria devono essere indicati per mezzo di codici.
- L'elenco di codici si applica essenzialmente ai veicoli completi e completati.
- 1.2. Per quanto concerne i veicoli delle categorie M, il tipo di carrozzeria è identificato tramite due lettere, come specificato ai punti 2 e 3.

▼B

- 1.3. Per quanto concerne i veicoli delle categorie N e O, il tipo di carrozzeria è identificato tramite due lettere, come specificato ai punti 4 e 5.
- 1.4. Se necessario (in particolare per i tipi di carrozzeria di cui ai punti 4.1 e 4.6 e ai punti da 5.1 a 5.4 rispettivamente), tali lettere possono essere integrate da due cifre.
- 1.4.1. L'elenco delle cifre è riportato nell'appendice 2.
- 1.5. Per i veicoli per uso speciale, il tipo di carrozzeria da usare è legato alla categoria del veicolo.
2. Veicoli appartenenti alla categoria M₁

Rif.	Codice	Nome	Definizione
2.1.	AA	Berlina	Un veicolo definito al punto 3.1.1.1 della norma internazionale ISO 3833:1977, munito di almeno quattro finestrini laterali.
2.2.	AB	Due volumi	Una berlina, come definita al punto 2.1, munita di un portellone nella parte posteriore del veicolo.
2.3.	AC	Familiare	Un veicolo definito al punto 3.1.1.4 della norma internazionale ISO 3833:1977.
2.4.	AD	Coupé	Un veicolo definito al punto 3.1.1.5 della norma internazionale ISO 3833:1977.
2.5.	AE	Decappottabile	Un veicolo definito al punto 3.1.1.6 della norma internazionale ISO 3833:1977. Tuttavia una decappottabile può non essere munita di porte.
2.6.	AF	Veicolo multiuso	Un veicolo diverso da AG e dai veicoli di cui alle lettere da AA a AE, destinato al trasporto di passeggeri e dei loro bagagli o occasionalmente al trasporto di merci in un unico vano.
2.7.	AG	Furgoncino	Un veicolo definito al punto 3.1.1.4.1 della norma internazionale ISO 3833:1977. Tuttavia, il vano bagagli deve essere completamente separato dal vano passeggeri. Inoltre, il punto di riferimento del posto a sedere del conducente non deve necessariamente trovarsi ad almeno 750 mm dalla superficie di sostegno del veicolo.

3. Veicoli appartenenti alla categoria M₂ o M₃

Rif.	Codice	Nome	Definizione
3.1.	CA	Veicolo a un piano	Un veicolo in cui gli spazi destinati alle persone sono disposti su un unico livello o in modo da non costituire due livelli sovrapposti.
3.2.	CB	Veicolo a due piani	Un veicolo definito al punto 2.1.6 del regolamento UN n. 107.
3.3.	CC	Autoarticolato a un piano	Un veicolo definito al punto 2.1.3 del regolamento UN n. 107 a un unico piano.
3.4.	CD	Autoarticolato a due piani	Un veicolo definito al punto 2.1.3.1 del regolamento UN n. 107.
3.5.	CE	Veicolo a un piano e pianale ribassato	Un veicolo definito al punto 2.1.4 del regolamento UN n. 107 a un unico piano.

▼B

Rif.	Codice	Nome	Definizione
3.6.	CF	Veicolo a due piani e pianale ribassato	Un veicolo definito al punto 2.1.4 del regolamento UN n. 107 a due piani.
3.7.	CG	Autoarticolato a un piano e pianale ribassato	Un veicolo che possiede le caratteristiche tecniche di cui ai punti 3.3 e 3.5 della presente tabella.
3.8.	CH	Autoarticolato a due piani e pianale ribassato	Un veicolo che possiede le caratteristiche tecniche di cui ai punti 3.4 e 3.6 della presente tabella.
3.9.	CI	Veicolo a cielo aperto a un piano	Un veicolo con una parte di tetto o senza tetto.
3.10.	CJ	Veicolo a cielo aperto a due piani	Un veicolo privo di tetto su tutto o parte del piano superiore.
3.11.	CX	Telaio di autobus	Un veicolo incompleto composto solamente dall'insieme delle traverse o dei tubi del telaio, dal motopropulsore e dagli assi, destinato ad essere completato con la carrozzeria e personalizzato secondo le esigenze del trasportatore.

4. Veicoli a motore della categoria N₁, N₂ o N₃

Rif.	Codice	Nome	Definizione
4.1.	BA	Autocarro	Un veicolo progettato e costruito esclusivamente o principalmente per trasportare merci. Può anche trainare un rimorchio.
4.2.	BB	Furgone	Un autocarro in cui il vano del conducente e il vano di carico si trovano in un'unica unità.
4.3.	BC	Motrice per semirimorchio	Un veicolo trattore progettato e costruito esclusivamente o principalmente per trainare semirimorchi.
4.4.	BD	Trattore stradale	Un veicolo trattore progettato e costruito esclusivamente per trainare rimorchi diversi dai semirimorchi.
4.5.	BE	Furgone con vano di carico aperto	Un veicolo la cui massa massima non supera i 3 500 kg e in cui i posti a sedere e il vano di carico non sono situati in un unico vano.
4.6.	BX	Telaio cabinato o telaio coperto	Un veicolo incompleto composto solamente da una cabina (completa o parziale), dalle traverse del telaio, dal motopropulsore e dagli assi, destinato ad essere completato con la carrozzeria e personalizzato secondo le esigenze del trasportatore.

5. Veicoli della categoria O

Rif.	Codice	Nome	Definizione
5.1.	DA	Semirimorchio	Un rimorchio progettato e costruito per essere agganciato a una motrice o a un carrello «dolly» e per trasferire un carico verticale significativo sulla motrice o sul carrello «dolly». Il dispositivo di traino da usare per un veicolo combinato deve essere costituito da un perno di ralla e da una ralla.

▼ **B**

Rif.	Codice	Nome	Definizione
5.2.	DB	Rimorchio a timone	Un rimorchio munito di almeno due assi di cui almeno uno è un asse sterzante: a) munito di un dispositivo di traino che può spostarsi verticalmente (rispetto al rimorchio); e b) che trasferisce un carico verticale statico inferiore a 100 daN sul veicolo trattore.
5.3.	DC	Rimorchio ad asse centrale	Un rimorchio il cui asse o i cui assi sono posizionati vicino al centro di gravità del veicolo (se caricato in modo uniforme), cosicché solo un carico verticale statico ridotto, che non supera il 10 % del carico corrispondente alla massa massima del rimorchio o un carico di 1 000 daN (il minore tra i due), è trasferito al veicolo trattore.
5.4.	DE	Rimorchio a timone rigido	Un rimorchio con un asse o un gruppo di assi montato con un timone che trasferisce un carico statico non superiore a 4 000 daN al veicolo trattore per il modo in cui è costruito e che non corrisponde alla definizione di rimorchio ad asse centrale. Il dispositivo di traino da usare per un veicolo combinato non deve essere costituito da un perno di ralla e da una ralla.
5.5.	DF	Semirimorchio di collegamento	Un semirimorchio dotato di una ralla montata nella parte posteriore in modo tale che il semirimorchio di collegamento possa trainare un altro semirimorchio.
5.6.	DG	Rimorchio di collegamento a timone	Un rimorchio a timone dotato di una ralla montata nella parte posteriore in modo tale che il rimorchio di collegamento possa trainare un altro semirimorchio.

▼ **M3**



Appendice 1

Procedura per verificare se un veicolo può essere classificato come veicolo fuoristrada

1. Generalità

- 1.1. La procedura descritta nella presente appendice si applica al fine di classificare un veicolo quale veicolo fuoristrada.

2. Condizioni di prova per le misurazioni geometriche

- 2.1. I veicoli delle categorie M₁ or N₁ devono essere scarichi, con un manichino uomo del 50° percentile seduto sul sedile del conducente e completi di liquido di raffreddamento, lubrificanti, carburante, attrezzi e ruota di scorta (se fornita di serie).

Il manichino può essere sostituito da un dispositivo simile avente la stessa massa.

- 2.2. I veicoli diversi da quelli di cui al punto 2.1 devono essere caricati alla rispettiva massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile.

La distribuzione della massa sugli assi deve rappresentare il caso peggiore in relazione alla conformità ai relativi criteri.

- 2.3. Un veicolo rappresentativo del tipo deve essere presentato al servizio tecnico nelle condizioni di cui al punto 2.1 o 2.2. Il veicolo deve essere fermo, con le ruote nella direzione del suo asse longitudinale.

Il pavimento su cui si effettuano le misurazioni deve essere il più possibile piatto e orizzontale (inclinazione massima 0,5 %).

3. Misurazione degli angoli di attacco, di uscita e di rampa

- 3.1. L'angolo di attacco deve essere misurato secondo il punto 6.10 della norma internazionale ISO 612:1978.

- 3.2. L'angolo di uscita deve essere misurato secondo il punto 6.11 della norma internazionale ISO 612:1978.

- 3.3. L'angolo di rampa deve essere misurato secondo il punto 6.9 della norma internazionale ISO 612:1978.

- 3.4. Quando si misura l'angolo di uscita, si possono collocare dispositivi di protezione posteriore antincuneamento regolabili in altezza fissati nella posizione superiore.

- 3.5. La prescrizione di cui al punto 3.4 non deve essere interpretata come un obbligo di dotare il veicolo base di una protezione posteriore antincuneamento di serie. Tuttavia, il costruttore del veicolo base deve informare il costruttore della fase successiva in merito al fatto che il veicolo deve soddisfare le prescrizioni relative all'angolo di uscita se munito di una protezione posteriore antincuneamento.

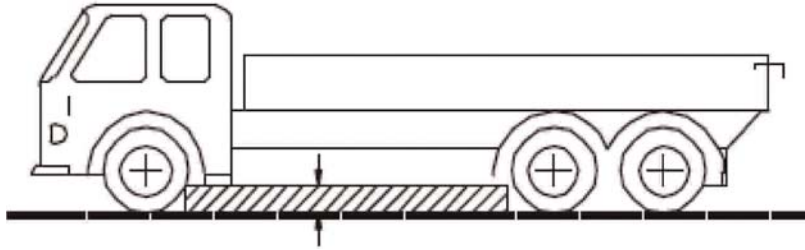
4. Misurazione dell'altezza libera dal suolo

- 4.1. Altezza libera dal suolo tra gli assi

- 4.1.1. «Altezza libera dal suolo tra gli assi»: la distanza minima tra il piano di appoggio e il punto fisso più basso del veicolo.

▼B

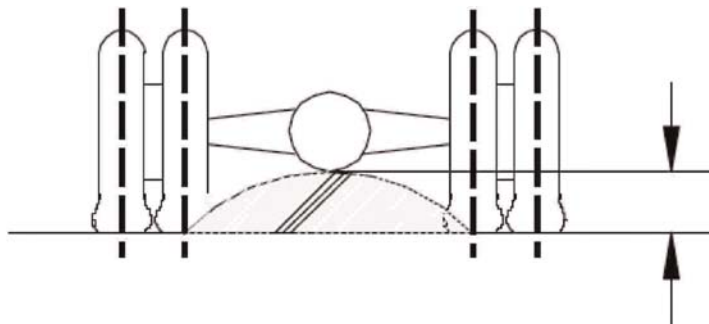
Per l'applicazione della definizione è necessario considerare la distanza tra l'ultimo asse di un gruppo di assi anteriore e il primo asse di un gruppo di assi posteriore.



4.1.2. Nessuna parte rigida del veicolo deve sporgere nell'area ombreggiata indicata nella figura.

4.2. Altezza libera dal suolo di un asse

4.2.1. «Altezza libera dal suolo di un asse»: la distanza misurata dal punto più alto di un arco di circonferenza che passa per il centro della superficie di appoggio delle ruote di un asse (delle ruote interne nel caso di pneumatici gemellati) e tocca il punto fisso più basso del veicolo tra le ruote.



4.2.2. Ove opportuno, si deve misurare l'altezza libera dal suolo per ciascuno degli assi di un gruppo di assi.

5. Pendenza superabile

5.1. «Pendenza superabile»: la massima pendenza che un veicolo può superare.

5.2. È necessario eseguire una prova per controllare la pendenza superabile di un veicolo incompleto e di un veicolo completo delle categorie M_2 , M_3 , N_2 ed N_3 .

5.3. La prova deve essere eseguita dal servizio tecnico su un veicolo rappresentativo del tipo da sottoporre a prova.

5.4. Su richiesta del costruttore e alle condizioni di cui all'allegato VIII, la pendenza superabile di un tipo di veicolo può essere comprovata mediante una prova virtuale.

6. Condizioni di prova e criterio del superamento/fallimento

▼B

- 6.1. Si applicano le prescrizioni di cui all'allegato II del regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione ⁽¹⁾.
- 6.2. Il veicolo deve percorrere la salita a velocità costante senza alcuno slittamento delle ruote in senso longitudinale o laterale.

⁽¹⁾ Regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione, del 12 dicembre 2012, che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i requisiti di omologazione per le masse e le dimensioni dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 353 del 21.12.2012, pag. 31).

▼B*Appendice 2*

Cifre usate per integrare i codici da utilizzare per identificare i diversi tipi di carrozzeria

01. Fondo piatto
02. Sponda ribaltabile
03. Cassone chiuso
04. Condizionato, con pareti isolate e attrezzato per mantenere la temperatura interna
05. Condizionato, con pareti isolate, ma non attrezzato per mantenere la temperatura interna
06. Coperto da telone
07. Cassa mobile (sovrastuttura intercambiabile)
08. Portacontainer
09. Veicoli muniti di gancio di sollevamento
10. A cassone ribaltabile
11. Cisterna
12. Cisterna destinata al trasporto di merci pericolose
13. Camion per il trasporto di bestiame
14. Bisarca
15. Camion betoniera
16. Autopompa per calcestruzzo
17. Camion per il trasporto di legname
18. Veicolo per la raccolta dei rifiuti
19. Spazzatrice, pulitrice e spurgo pozzi neri
20. Compressore
21. Porta-barche
22. Porta-aliante
23. Veicoli destinati alla vendita al dettaglio o da esposizione
24. Carro attrezzi
25. Camion con scala
26. Autogru (diversa da una gru mobile come definita nella parte A, punto 5.7)
27. Camion con piattaforma aerea
28. Gru scavatrice
29. Rimorchio a pianale ribassato
30. Veicolo per il trasporto di lastre di vetro
31. Automezzo antincendio

▼M3

32. Telone impermeabile sul lato della sponda ribaltabile

▼B

99. Carrozzeria esclusa dal presente elenco.

▼B

ALLEGATO II

PRESCRIZIONI PER L'OMOLOGAZIONE UE DI VEICOLI, SISTEMI, COMPONENTI O ENTITÀ TECNICHE INDIPENDENTI

▼M3

PARTE I

Atti normativi per l'omologazione UE di veicoli prodotti in serie illimitata

NOTE ESPLICATIVE

alla tabella per i veicoli prodotti in serie illimitata

X: si applica alla categoria di veicoli, all'entità tecnica indipendente o al componente conformemente all'atto normativo indicato.

IF: si applica solo se il sistema, l'entità tecnica indipendente o il componente sono montati sul veicolo nella rispettiva categoria di veicoli.

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	Entità tecnica indipendente	Componente
A	SISTEMI DI RITENUTA, PROVE D'URTO, INTEGRITÀ DEL SISTEMA DI ALIMENTAZIONE E SICUREZZA DELL'ELETTRICITÀ AD ALTO VOLTAGGIO													
A1	Finiture interne	Regolamento (UE) 2019/2144	X											
A2	Sedili e poggiatesta	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
A3	Sedili di autobus	Regolamento (UE) 2019/2144		X	X									X
A4	Ancoraggi delle cinture di sicurezza	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
A5	Cinture di sicurezza e sistemi di ritenuta	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X					X	X

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	Entità tecnica indipendente	Componente
A6	Cicalini delle cinture di sicurezza	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
A7	Dispositivi di separazione	Regolamento (UE) 2019/2144											X	
A8	Ancoraggi di ritenuta per bambini	Regolamento (UE) 2019/2144	X	IF X	IF X	IF X	IF X	IF X						
A9	Sistemi di ritenuta per bambini (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X					X	X
A10	Dispositivi avanzati di ritenuta per bambini (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X					X	X
A11	Protezione antincastro anteriore	Regolamento (UE) 2019/2144					X	X					X	X
A12	Protezione antincastro posteriore	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
A13	Protezione laterale	Regolamento (UE) 2019/2144					X	X			X	X		
A14	Sicurezza dei serbatoi del combustibile (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
A15	Sicurezza del gas di petrolio liquefatto (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						X
A16	Sicurezza del gas naturale compresso e liquefatto (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						X

▼ **M3**

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	Entità tecnica indipendente	Componente
A17	Sicurezza dell'idrogeno (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						X
A18	Qualificazione del materiale degli impianti a idrogeno (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						X
A19	Sicurezza elettrica in uso (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						X
A20	Urto frontale parziale (offset)	Regolamento (UE) 2019/2144	X			X								
A21	Urto frontale su tutta la larghezza	Regolamento (UE) 2019/2144	X			X								
A22	Protezione del conducente dal meccanismo dello sterzo in caso d'urto	Regolamento (UE) 2019/2144	X			X							X	
A23	Airbag sostitutivi	Regolamento (UE) 2019/2144											X	
A24	Urto della cabina	Regolamento (UE) 2019/2144				X	X	X						
A25	Urto laterale	Regolamento (UE) 2019/2144	X			X								
A26	Urto laterale contro un palo	Regolamento (UE) 2019/2144	X			X								
A27	Urto posteriore	Regolamento (UE) 2019/2144	X			X								
A28	Sistemi eCall di bordo basati sul servizio 112	Regolamento (UE) 2015/758	X			X							X	X

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	Entità tecnica indipendente	Componente
B	UTENTI VULNERABILI DELLA STRADA, CAMPO VISIVO E VISIBILITÀ													
B1	Protezione di gambe e testa dei pedoni	Regolamento (UE) 2019/2144	X			X								
B2	Zona d'urto estesa della testa	Regolamento (UE) 2019/2144	X			X								
B3	Sistema di protezione frontale	Regolamento (UE) 2019/2144	X			X							X	
B4	Sistemi avanzati di frenata di emergenza per pedoni e ciclisti situati davanti al veicolo	Regolamento (UE) 2019/2144	X			X								
B5	Avvertimento di collisione con pedoni e ciclisti	Regolamento (UE) 2019/2144		X	X		X	X					X	
B6	Sistema di informazione degli angoli morti	Regolamento (UE) 2019/2144		X	X		X	X					X	
B7	Rilevamento in retromarcia	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X					X	
B8	Campo visivo anteriore	Regolamento (UE) 2019/2144	X			X								
B9	Visione diretta nei veicoli pesanti	Regolamento (UE) 2019/2144		X	X		X	X						
B10	Vetri di sicurezza	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	Entità tecnica indipendente	Componente
B11	Sbrinamento/disappannamento	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
B12	Lavacrystalli/tergicristalli	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X					X	
B13	Dispositivi per la visione indiretta	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						X
B14	Sistemi di allarme acustico per veicoli	Regolamento (UE) n. 540/2014	X	X	X	X	X	X						
C	TELAIO, FRENI, PNEUMATICI E STERZO DEL VEICOLO													
C1	Sterzo	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
C2	Avviso di deviazione dalla corsia	Regolamento (UE) 2019/2144		X	X		X	X						
C3	Sistema di emergenza per il mantenimento della corsia	Regolamento (UE) 2019/2144	X			X								
C4	Frenatura	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
C5	Ricambi per freni	Regolamento (UE) 2019/2144											X	
C6	Dispositivo di assistenza alla frenata	Regolamento (UE) 2019/2144	X			X								
C7	Controllo della stabilità	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
C8	Sistemi avanzati di frenata di emergenza nei veicoli pesanti	Regolamento (UE) 2019/2144		X	X		X	X						

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	Entità tecnica indipendente	Componente
C9	Sistemi avanzati di frenata di emergenza nei veicoli leggeri	Regolamento (UE) 2019/2144	X			X								
C10	Sicurezza ed efficienza ambientale degli pneumatici	Regolamento (UE) 2019/2144												X
C11	Ruote di scorta e sistemi anti-foratura (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	X			X								
C12	Pneumatici rigenerati	Regolamento (UE) 2019/2144												X
C13	Monitoraggio della pressione degli pneumatici nei veicoli leggeri	Regolamento (UE) 2019/2144	X			X								
C14	Monitoraggio della pressione degli pneumatici nei veicoli pesanti	Regolamento (UE) 2019/2144		X	X		X	X			X	X		
C15	Montaggio degli pneumatici	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
C16	Ruote sostitutive	Regolamento (UE) 2019/2144												X
D	STRUMENTI DI BORDO, IMPIANTO ELETTRICO, ILLUMINAZIONE DEL VEICOLO E PROTEZIONE DALL'USO NON AUTORIZZATO, COMPRESI GLI ATTACCHI INFORMATICI													
D1	Segnalatore acustico	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						X
D2	Perturbazioni radioelettriche (compatibilità elettromagnetica)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	Entità tecnica indipendente	Componente
D3	Protezione dall'uso non autorizzato, sistemi di immobilizzazione e di allarme	Regolamento (UE) 2019/2144	X	IF X	IF X	X	IF X	IF X					X	X
D4	Protezione del veicolo dagli attacchi informatici	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X					X	X
D5	Tachimetro	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
D6	Contachilometri	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
D7	Dispositivi di limitazione della velocità	Regolamento (UE) 2019/2144		X	X		X	X						X
D8	Adattamento intelligente della velocità	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X					X	
D9	Identificazione di comandi, spie e indicatori	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
D10	Impianti di riscaldamento	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X
D11	Dispositivi di segnalazione luminosa	Regolamento (UE) 2019/2144												X
D12	Dispositivi di illuminazione della strada	Regolamento (UE) 2019/2144												X
D13	Dispositivi catadiottrici	Regolamento (UE) 2019/2144												X
D14	Sorgenti luminose	Regolamento (UE) 2019/2144												X

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	Entità tecnica indipendente	Componente
D15	Montaggio dei dispositivi catadiottrici, di segnalazione luminosa e di illuminazione della strada	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
D16	Segnalazione di arresto di emergenza	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
D17	Dispositivi tergifari (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						X
D18	Indicatori di cambio di marcia	Regolamento (UE) 2019/2144	X											
E	CONDUCENTE E COMPORTAMENTO DEL SISTEMA													
E1	Interfaccia di installazione di dispositivi di tipo alcolock	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
E2	Avviso di disattenzione e stanchezza del conducente	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
E3	Avviso avanzato della distrazione del conducente	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
E4	Sistema di monitoraggio della disponibilità del conducente (in caso di veicoli automatizzati)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
E5	Registratore di dati di evento	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X					X	

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	Entità tecnica indipendente	Componente
E6	Sistemi che sostituiscono il conducente nel controllo del veicolo (in caso di veicoli automatizzati)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
E7	Sistemi che forniscono al veicolo informazioni sullo stato dello stesso e sulla zona circostante (in caso di veicoli automatizzati)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
E8	Guida in convoglio (platooning) (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144		X	X		X	X						
E9	Sistemi che forniscono informazioni sulla sicurezza ad altri utenti della strada (in caso di veicoli automatizzati)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
F	COSTRUZIONE E CARATTERISTICHE GENERALI DEL VEICOLO													
F1	Alloggiamento della targa di immatricolazione	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
F2	Retromarcia	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
F3	Serrature e cerniere delle porte	Regolamento (UE) 2019/2144	X			X								
F4	Predellini, maniglie e pedane	Regolamento (UE) 2019/2144	X			X	X	X						

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	Entità tecnica indipendente	Componente
F5	Sporgenze esterne	Regolamento (UE) 2019/2144	X											
F6	Sporgenze esterne delle cabine di veicoli commerciali	Regolamento (UE) 2019/2144				X	X	X						
F7	Targhetta regolamentare e numero di identificazione del veicolo	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
F8	Dispositivi di traino	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
F9	Parafanghi delle ruote	Regolamento (UE) 2019/2144	X											
F10	Dispositivi antispruzzo	Regolamento (UE) 2019/2144				X	X	X	X	X	X	X	X	
F11	Masse e dimensioni	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
F12	Dispositivi di accoppiamento meccanico	Regolamento (UE) 2019/2144	IF X	IF X	IF X	IF X	IF X	IF X	X	X	X	X	X	X
F13	Veicoli destinati al trasporto di merci pericolose (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144				X	X	X	X	X	X	X		
F14	Caratteristiche generali di costruzione degli autobus	Regolamento (UE) 2019/2144		X	X									
F15	Resistenza della sovrastruttura negli autobus	Regolamento (UE) 2019/2144		X	X									
F16	Infiammabilità degli autobus	Regolamento (UE) 2019/2144			X									X

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	Entità tecnica indipendente	Componente
G	PRESTAZIONI AMBIENTALI ED EMISSIONI													
G1	Livello sonoro	Regolamento (UE) n. 540/2014	X	X	X	X	X	X					X	
G2	Emissioni dallo scarico del veicolo in laboratorio	Regolamento (CE) n. 715/2007	X	X		X	X							X
G2a	Determinazione di emissioni di CO ₂ e consumo di carburante specifici del veicolo e dispositivo per il monitoraggio di bordo del consumo di carburante e/o dell'energia elettrica	Regolamento (CE) n. 715/2007	X	X		X	X							X
G3	Emissioni dallo scarico del motore in laboratorio	Regolamento (CE) n. 595/2009	X	X	X	X	X	X					X	
G3a	Determinazione di emissioni di CO ₂ e consumo di carburante specifici del veicolo	Regolamento (CE) n. 595/2009			X		X	X						
G3b	Determinazione di prestazioni di efficienza energetica specifiche del rimorchio	Regolamento (CE) n. 595/2009									X	X		

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	Entità tecnica indipendente	Componente
G4	Emissioni dallo scarico su strada	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	X	X	X	X	X	X					X	
G5	Durata delle emissioni dallo scarico	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	X	X	X	X	X	X					X	
G6	Emissioni dal basamento	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	X	X	X	X	X	X					X	
G7	Emissioni per evaporazione	Regolamento (CE) n. 715/2007	X	X		X	X							
G8	Emissioni dallo scarico a bassa temperatura in laboratorio	Regolamento (CE) n. 715/2007	X	X		X	X							
G9	Diagnostica di bordo	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	X	X	X	X	X	X					X	
G10	Assenza di impianto di manipolazione	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	X	X	X	X	X	X					X	

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	Entità tecnica indipendente	Componente
G11	Strategie ausiliarie di controllo delle emissioni	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	X	X	X	X	X	X					X	
G12	Prevenzione delle manomissioni	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	X	X	X	X	X	X						
G13	Riciclabilità	Direttiva 2005/64/CE	X			X								
G14	Sistemi di condizionamento dell'aria	Direttiva 2006/40/CE	X			X								X
H	ACCESSO ALLE INFORMAZIONI DEL VEICOLO E AGGIORNAMENTO DEL SOFTWARE													
H1	Accesso alle informazioni OBD del veicolo e alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo	Regolamento (UE) 2018/858, articoli da 61 a 66 e allegato X.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
H2	Aggiornamento del software	Regolamento (UE) 2018/858, allegato IV Regolamento ONU n. 156	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		

Le voci e gli oggetti elencati nella tabella di cui sopra si applicano ai fini delle informazioni da fornire in conformità all'allegato II, parte III, del regolamento di esecuzione (UE) 2020/683 della Commissione a decorrere dal 6 dicembre 2022 per le nuove omologazioni globali di un tipo di veicolo e dal 6 dicembre 2024 per le omologazioni vigenti.

La conformità al regolamento (UE) 2019/2144 è obbligatoria; tuttavia non viene rilasciata un'omologazione specifica a norma di tale regolamento, poiché essa rappresenta la combinazione di singole voci.

La conformità alle voci da G2 a G12 è obbligatoria; tuttavia è prevista una sola omologazione a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 o a norma del regolamento (CE) n. 595/2009, a seconda dell'ambito di applicazione.

▼ M3*Appendice 1*

NOTE ESPLICATIVE

alle tabelle per i veicoli prodotti in piccole serie

Si applicano le prescrizioni di cui alla tabella 1 per il «regime I per piccole serie» a condizione che:

- il tipo di veicolo non si basi né derivi da un veicolo prodotto in grandi serie, comprese quelle destinate ai mercati dell'UE o di paesi terzi; e
- il numero combinato di unità del costruttore, di tutti i tipi di veicoli delle categorie M e N immatricolati, immessi sul mercato o entrati in circolazione annualmente nell'Unione non sia superiore a 1 500.

In tutti gli altri casi si applicano le prescrizioni di cui alla tabella 1 per il «regime II per piccole serie» e alla tabella 2.

X: applicazione integrale dell'atto normativo come segue:

- a) deve essere richiesto un certificato di omologazione;
- b) le prove e i controlli devono essere effettuati dal servizio tecnico o dal costruttore alle condizioni stabilite negli articoli da 67 a 81;
- c) il verbale di prova deve essere redatto conformemente all'allegato III;
- d) deve essere garantita la conformità della produzione.

A: applicazione dell'atto normativo come segue:

- a) devono essere soddisfatte tutte le prescrizioni dell'atto normativo, salvo diversa indicazione;
- b) non deve essere richiesto un certificato di omologazione;
- c) le prove e i controlli devono essere effettuati dal servizio tecnico o dal costruttore alle condizioni stabilite negli articoli da 67 a 81;
- d) il verbale di prova deve essere redatto conformemente all'allegato III;
- e) deve essere garantita la conformità della produzione.

B: applicazione dell'atto normativo come segue:

come per la nota esplicativa «A», salvo che le prove e i controlli possono essere effettuati dal costruttore stesso, con il consenso dell'autorità di omologazione.

C: applicazione dell'atto normativo come segue:

- a) devono essere soddisfatte le prescrizioni tecniche dell'atto normativo, ma con diverse disposizioni transitorie;
- b) non deve essere richiesto un certificato di omologazione;
- c) le prove e i controlli devono essere effettuati dal servizio tecnico o dal costruttore alle condizioni stabilite negli articoli da 67 a 81;
- d) il verbale di prova deve essere redatto conformemente all'allegato III;
- e) deve essere garantita la conformità della produzione.

IF: i sistemi, le entità tecniche indipendenti o i componenti devono soddisfare le prescrizioni se montati sul veicolo.

N.a.: non applicabile.

Le disposizioni specifiche di cui alle tabelle 1 e 2 non possono essere miste o combinate.

Tabella 1

Atti normativi per l'omologazione UE dei veicoli guidati manualmente prodotti in piccole serie a norma dell'articolo 41

			Regime I per piccole serie		Regime II per piccole serie	
Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
A	SISTEMI DI RITENUTA, PROVE D'URTO, INTEGRITÀ DEL SISTEMA DI ALIMENTAZIONE E SICUREZZA DELL'ELETTRICITÀ AD ALTO VOLTAGGIO					
A1	Finiture interne	Regolamento (UE) 2019/2144	<p>B</p> <p>a) Allestimento interno.</p> <p>i) Prescrizioni relative a raggi e protrusione di interruttori, leve e simili, controlli e finiture interne generali. Le prescrizioni dei punti da 5.1 a 5.6 del regolamento ONU n. 21 possono non essere applicate su richiesta del costruttore.</p> <p>Si applicano le prescrizioni del punto 5.2 del regolamento ONU n. 21, fuorché i punti 5.2.3.1, 5.2.3.2 e 5.2.4.</p> <p>ii) Le prove di assorbimento dell'energia sulla parte superiore del cruscotto devono essere effettuate solo se il veicolo non è munito di almeno due airbag anteriori o di due cinture statiche a quattro punti.</p> <p>iii) Prove di assorbimento dell'energia sulla parte posteriore dei sedili: non applicabile.</p>	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	B	Non rientranti nell'ambito di applicazione.

▼M3

			Regime I per piccole serie		Regime II per piccole serie	
Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
			b) Finestrini, tetti apribili e pareti divisorie interne a comando elettrico. Si applicano tutte le prescrizioni del punto 5.8 del regolamento ONU n. 21.			
A2	Sedili e poggiatesta	Regolamento (UE) 2019/2144	<p>B</p> <p>a) Prescrizioni generali.</p> <p>i) Specifiche. Si applicano le prescrizioni del punto 5.2 del regolamento ONU n. 17, fuorché il punto 5.2.3 di tale regolamento.</p> <p>ii) Prove di resistenza degli schienali dei sedili e dei poggiatesta. Si applicano le prescrizioni del punto 6.2 del regolamento ONU n. 17.</p> <p>iii) Prove di regolazione e di sbloccaggio. La prova deve essere eseguita conformemente alle prescrizioni dell'allegato 7, del regolamento ONU n. 17.</p> <p>b) Poggiatesta.</p> <p>i) Specifiche. Si applicano le prescrizioni dei punti 5.4, 5.5, 5.6, 5.10, 5.11 e 5.12 del regolamento ONU n. 17, fuorché il punto 5.5.2 di tale regolamento.</p>	B	B	B

▼ M3

			Regime I per piccole serie		Regime II per piccole serie	
Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
			ii) Prove di resistenza dei poggiatesta. Deve essere eseguita la prova prescritta al punto 6.4 del regolamento ONU n. 17. c) Prescrizioni speciali riguardo alla protezione degli occupanti dallo spostamento dei bagagli. Le prescrizioni dell'allegato 9 del regolamento ONU n. 17 possono non essere applicate su richiesta del costruttore.			
A3	Sedili di autobus	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
A4	Ancoraggi delle cinture di sicurezza	Regolamento (UE) 2019/2144	B	B	B	B
A5	Cinture di sicurezza e sistemi di ritenuta	Regolamento (UE) 2019/2144	a) Componenti X. b) Prescrizioni relative all'installazione B.	a) Componenti X. b) Prescrizioni relative all'installazione B.	a) Componenti X. b) Prescrizioni relative all'installazione B.	a) Componenti X. b) Prescrizioni relative all'installazione B.
A6	Cicalini delle cinture di sicurezza	Regolamento (UE) 2019/2144	B	B	B	B
A7	Dispositivi di separazione	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.
A8	Ancoraggi di ritenuta per bambini	Regolamento (UE) 2019/2144	B	IF B	B	IF B

▼ **M3**

Voce	Oggetto	Atto normativo	Regime I per piccole serie		Regime II per piccole serie	
			M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
A9	Sistemi di ritenuta per bambini (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
A10	Dispositivi avanzati di ritenuta per bambini (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
A11	Protezione anticastro anteriore	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A12	Protezione anticastro posteriore	Regolamento (UE) 2019/2144	B	B	B	B
A13	Protezione laterale	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A14	Sicurezza dei serbatoi del combustibile (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	B a) Serbatoi per carburante liquido. b) Installazione nel veicolo.	B a) Serbatoi per carburante liquido. b) Installazione nel veicolo.	B a) Serbatoi per carburante liquido. b) Installazione nel veicolo.	B a) Serbatoi per carburante liquido. b) Installazione nel veicolo.
A15	Sicurezza del gas di petrolio liquefatto (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	a) Componenti X. b) Installazione B.	a) Componenti X. b) Installazione B.	a) Componenti X. b) Installazione B.	a) Componenti X. b) Installazione B.
A16	Sicurezza del gas naturale compresso e liquefatto (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	a) Componenti X. b) Installazione B.	a) Componenti X. b) Installazione B.	a) Componenti X. b) Installazione B.	a) Componenti X. b) Installazione B.
A17	Sicurezza dell'idrogeno (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X

▼ **M3**

			Regime I per piccole serie		Regime II per piccole serie	
Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
A18	Qualificazione del materiale degli impianti a idrogeno (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	a) Componenti X. b) Installazione B.	a) Componenti X. b) Installazione B.	a) Componenti X. b) Installazione B.	a) Componenti X. b) Installazione B.
A19	Sicurezza elettrica in uso (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	B	B	B	B
A20	Urto frontale parziale (offset)	Regolamento (UE) 2019/2144	B Si applica ai veicoli muniti di airbag anteriori. Può invece essere conforme alla categoria A21 Urto frontale su tutta la larghezza, a scelta del costruttore. I veicoli non muniti di airbag devono essere conformi (integralmente) alla categoria A22 Protezione del conducente dal meccanismo dello sterzo in caso d'urto.	B Si applica ai veicoli muniti di airbag anteriori. Può invece essere conforme alla categoria A21 Urto frontale su tutta la larghezza, a scelta del costruttore. I veicoli non muniti di airbag devono essere conformi (integralmente) alla categoria A22 Protezione del conducente dal meccanismo dello sterzo in caso d'urto. I veicoli completati sono considerati conformi alle prescrizioni relative all'urto frontale parziale (offset) a condizione che sia stata dimostrata la conformità, almeno per la configurazione del furgone o del cabinato, con il gruppo propulsore appropriato nell'ambito di una precedente fase dell'omologazione, a prescindere dall'aumento della massa in ordine di marcia, e che i sistemi di ritenuta pertinenti non siano stati modificati in misura tale da comportare una riduzione del livello di sicurezza, come convenuto dal servizio tecnico.	B	B I veicoli completati sono considerati conformi alle prescrizioni relative all'urto frontale parziale (offset) a condizione che sia stata dimostrata la conformità, almeno per la configurazione del furgone o del cabinato, con il gruppo propulsore appropriato nell'ambito di una precedente fase dell'omologazione, a prescindere dall'aumento della massa in ordine di marcia, e che i sistemi di ritenuta pertinenti non siano stati modificati in misura tale da comportare una riduzione del livello di sicurezza, come convenuto dal servizio tecnico.

▼ M3

			Regime I per piccole serie		Regime II per piccole serie	
Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
A21	Urto frontale su tutta la larghezza	Regolamento (UE) 2019/2144	B Su base volontaria	B Su base volontaria I veicoli completati sono considerati conformi alle prescrizioni relative all'urto frontale su tutta la larghezza a condizione che sia stata dimostrata la conformità, almeno per la configurazione del furgone o del cabinato, con il gruppo propulsore appropriato nell'ambito di una precedente fase dell'omologazione, a prescindere dall'aumento della massa in ordine di marcia, e che i sistemi di ritenuta pertinenti non siano stati modificati in misura tale da comportare una riduzione del livello di sicurezza, come convenuto dal servizio tecnico.	B	B I veicoli completati sono considerati conformi alle prescrizioni relative all'urto frontale su tutta la larghezza a condizione che sia stata dimostrata la conformità, almeno per la configurazione del furgone o del cabinato, con il gruppo propulsore appropriato nell'ambito di una precedente fase dell'omologazione, a prescindere dall'aumento della massa in ordine di marcia, e che i sistemi di ritenuta pertinenti non siano stati modificati in misura tale da comportare una riduzione del livello di sicurezza, come convenuto dal servizio tecnico.
A22	Protezione del conducente dal meccanismo dello sterzo in caso d'urto	Regolamento (UE) 2019/2144	B Si applica ai veicoli che non sono conformi alle categorie A20 Urto frontale parziale (offset) o A21 Urto frontale su tutta la larghezza.	B Si applica ai veicoli che non sono conformi alle categorie A20 Urto frontale parziale (offset) o A21 Urto frontale su tutta la larghezza.	B	B
A23	Airbag sostitutivi	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.

▼ M3

			Regime I per piccole serie		Regime II per piccole serie	
Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
A24	Urto della cabina	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	<p>B</p> <p>La prova A è necessaria per i veicoli con massa massima ammissibile pari o superiore a 1 500 kg se non è stata dimostrata la conformità alle categorie A20 Urto frontale parziale (offset), A21 Urto frontale su tutta la larghezza o A22 Protezione del conducente dal meccanismo dello sterzo in caso d'urto.</p> <p>La prova C è necessaria solo per i veicoli con cabina separata.</p> <p>I veicoli completati sono considerati conformi alle prescrizioni relative all'urto della cabina a condizione che sia stata dimostrata la conformità, almeno per la configurazione del furgone o del cabinato, con il gruppo propulsore appropriato nell'ambito di una precedente fase dell'omologazione, a prescindere dall'aumento della massa in ordine di marcia.</p>	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	<p>B</p> <p>La prova A si considera soddisfatta mediante le categorie A20 Urto frontale parziale (offset), A21 Urto frontale su tutta la larghezza o A22 Protezione del conducente dal meccanismo dello sterzo in caso d'urto.</p> <p>La prova C è necessaria solo per i veicoli con cabina separata.</p> <p>I veicoli completati sono considerati conformi alle prescrizioni relative all'urto della cabina a condizione che sia stata dimostrata la conformità, almeno per la configurazione del furgone o del cabinato, con il gruppo propulsore appropriato nell'ambito di una precedente fase dell'omologazione, a prescindere dall'aumento della massa in ordine di marcia.</p>
A25	Urto laterale	Regolamento (UE) 2019/2144	<p>B</p> <p>Prova della sagoma della testa</p> <p>Il costruttore deve fornire al servizio tecnico informazioni adeguate relative a un possibile urto della testa del manichino di prova contro la struttura del veicolo o la vetratura laterale se questa è costituita da vetro stratificato.</p>	<p>B</p> <p>Prova della sagoma della testa</p> <p>Il costruttore deve fornire al servizio tecnico informazioni adeguate relative a un possibile urto della testa del manichino di prova contro la struttura del veicolo o la vetratura laterale se questa è costituita da vetro stratificato.</p>	B	<p>B</p> <p>I veicoli completati sono considerati conformi alle prescrizioni relative all'urto laterale a condizione che sia stata dimostrata la conformità, almeno per la configurazione del furgone o del cabinato, con il gruppo propulsore appropriato nell'ambito di una precedente fase dell'omologazione, a prescindere dall'aumento della massa in ordine di marcia, e che i sistemi di ritenuta</p>

▼ M3

			Regime I per piccole serie		Regime II per piccole serie	
Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
			<p>Se risulta che tale urto può avvenire, deve essere effettuata la prova parziale utilizzando la prova della sagoma della testa di cui all'allegato 8, punto 3.1, del regolamento ONU n. 95, e deve essere soddisfatto il criterio di cui al punto 5.2.1.1 del regolamento ONU n. 95.</p> <p>Con l'accordo del servizio tecnico, in alternativa alla prova di cui al regolamento ONU n. 95 può essere utilizzata la procedura di prova di cui all'allegato 4 del regolamento ONU n. 21.</p> <p>In alternativa può essere effettuata una prova in scala reale conformemente al regolamento ONU n. 95.</p>	<p>Se risulta che tale urto può avvenire, deve essere effettuata la prova parziale utilizzando la prova della sagoma della testa di cui all'allegato 8, punto 3.1, del regolamento ONU n. 95, e deve essere soddisfatto il criterio di cui al punto 5.2.1.1 del regolamento ONU n. 95.</p> <p>Con l'accordo del servizio tecnico, in alternativa alla prova di cui al regolamento ONU n. 95 può essere utilizzata la procedura di prova di cui all'allegato 4 del regolamento ONU n. 21.</p> <p>In alternativa può essere effettuata una prova in scala reale conformemente al regolamento ONU n. 95.</p> <p>I veicoli completati sono considerati conformi alle prescrizioni relative all'urto laterale a condizione che sia stata dimostrata la conformità, almeno per la configurazione del furgone o del cabinato, con il gruppo propulsore appropriato nell'ambito di una precedente fase dell'omologazione, a prescindere dall'aumento della</p>		<p>pertinenti non siano stati modificati in misura tale da comportare una riduzione del livello di sicurezza, come convenuto dal servizio tecnico.</p>

▼M3

			Regime I per piccole serie		Regime II per piccole serie	
Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
				massa in ordine di marcia, e che i sistemi di ritenuta pertinenti non siano stati modificati in misura tale da comportare una riduzione del livello di sicurezza, come convenuto dal servizio tecnico.		
A26	Urto laterale contro un palo	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	N.a.	B	B I veicoli completati sono considerati conformi alle prescrizioni relative all'urto laterale contro un palo a condizione che sia stata dimostrata la conformità, almeno per la configurazione del furgone o del cabinato, con il gruppo propulsore appropriato nell'ambito di una precedente fase dell'omologazione, a prescindere dall'aumento della massa in ordine di marcia, e che i sistemi di ritenuta pertinenti non siano stati modificati in misura tale da comportare una riduzione del livello di sicurezza, come convenuto dal servizio tecnico.
A27	Urto posteriore	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	N.a.	B	B I veicoli completati sono considerati conformi alle prescrizioni relative all'urto posteriore a condizione che sia stata dimostrata la conformità, almeno per la configurazione del furgone o del cabinato, con il gruppo propulsore appropriato nell'ambito di una precedente fase dell'omologazione, a prescindere dall'aumento della massa in ordine di marcia.

▼M3

			Regime I per piccole serie		Regime II per piccole serie	
Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
A28	Sistemi eCall di bordo basati sul servizio 112	Regolamento (UE) 2015/758	N.a.	N.a.	N.a.	N.a.
B	UTENTI VULNERABILI DELLA STRADA, CAMPO VISIVO E VISIBILITÀ					
B1	Protezione di gambe e testa dei pedoni	Regolamento (UE) 2019/2144	C Data a partire dalla quale il rilascio dell'omologazione UE sarà rifiutato: 7 gennaio 2026. Data a partire dalla quale è vietata l'immatricolazione dei veicoli: 7 luglio 2034.	C Data a partire dalla quale il rilascio dell'omologazione UE sarà rifiutato: 7 gennaio 2026. Data a partire dalla quale è vietata l'immatricolazione dei veicoli: 7 luglio 2034.	C Data a partire dalla quale il rilascio dell'omologazione UE sarà rifiutato: 7 gennaio 2026. Data a partire dalla quale è vietata l'immatricolazione dei veicoli: 7 luglio 2034.	C Data a partire dalla quale il rilascio dell'omologazione UE sarà rifiutato: 7 gennaio 2026. Data a partire dalla quale è vietata l'immatricolazione dei veicoli: 7 luglio 2034.
B2	Zona d'urto estesa della testa	Regolamento (UE) 2019/2144	C Data a partire dalla quale il rilascio dell'omologazione UE sarà rifiutato: 7 gennaio 2026. Data a partire dalla quale è vietata l'immatricolazione dei veicoli: 7 luglio 2034.	C Data a partire dalla quale il rilascio dell'omologazione UE sarà rifiutato: 7 gennaio 2026. Data a partire dalla quale è vietata l'immatricolazione dei veicoli: 7 luglio 2034.	C Data a partire dalla quale il rilascio dell'omologazione UE sarà rifiutato: 7 gennaio 2026. Data a partire dalla quale è vietata l'immatricolazione dei veicoli: 7 luglio 2034.	C Data a partire dalla quale il rilascio dell'omologazione UE sarà rifiutato: 7 gennaio 2026. Data a partire dalla quale è vietata l'immatricolazione dei veicoli: 7 luglio 2034.
B3	Sistema di protezione frontale	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.

▼ M3

			Regime I per piccole serie		Regime II per piccole serie	
Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
B4	Sistemi avanzati di frenata di emergenza per pedoni e ciclisti situati davanti al veicolo	Regolamento (UE) 2019/2144	<p>IF B</p> <p>Data a partire dalla quale il rilascio dell'omologazione UE sarà rifiutato: 7 luglio 2026.</p> <p>Data a partire dalla quale è vietata l'immatricolazione dei veicoli: 7 luglio 2028.</p>	<p>IF B</p> <p>Data a partire dalla quale il rilascio dell'omologazione UE sarà rifiutato: 7 luglio 2026.</p> <p>Data a partire dalla quale è vietata l'immatricolazione dei veicoli: 7 luglio 2028.</p>	<p>B</p> <p>Non richiesti per i veicoli privi di parabrezza, con parabrezza abbattibile o con parabrezza in cui la distanza verticale massima tra il bordo superiore e il bordo inferiore della superficie trasparente non supera i 300 mm (valutati escludendo le zone con fasce parasole con trasparenza inferiore al 70 %, le zone punteggiate, gli spazi con testo, immagini e trasparenti per le linee di visione regolamentari) e in cui il punto R del sedile del conducente non si trova a più di 450 mm dal suolo.</p> <p>Data a partire dalla quale il rilascio dell'omologazione UE sarà rifiutato: 7 luglio 2026.</p> <p>Data a partire dalla quale è vietata l'immatricolazione dei veicoli: 7 luglio 2028.</p>	<p>B</p> <p>Non richiesti per i veicoli privi di parabrezza, con parabrezza abbattibile o con parabrezza in cui la distanza verticale massima tra il bordo superiore e il bordo inferiore della superficie trasparente non supera i 300 mm (valutati escludendo le zone con fasce parasole con trasparenza inferiore al 70 %, le zone punteggiate, gli spazi con testo, immagini e trasparenti per le linee di visione regolamentari) e in cui il punto R del sedile del conducente non si trova a più di 450 mm dal suolo.</p> <p>Data a partire dalla quale il rilascio dell'omologazione UE sarà rifiutato: 7 luglio 2026.</p> <p>Data a partire dalla quale è vietata l'immatricolazione dei veicoli: 7 luglio 2028.</p>
B5	Avvertimento di collisione con pedoni e ciclisti	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
B6	Sistema di informazione degli angoli morti	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	Regime I per piccole serie		Regime II per piccole serie	
			M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
B7	Rilevamento in retromarcia	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	N.a.	B	B
B8	Campo visivo anteriore	Regolamento (UE) 2019/2144	B	B Data a partire dalla quale il rilascio dell'omologazione UE sarà rifiutato: 7 luglio 2026. Data a partire dalla quale è vietata l'immatricolazione dei veicoli: 7 luglio 2028.	B	B Data a partire dalla quale il rilascio dell'omologazione UE sarà rifiutato: 7 luglio 2026. Data a partire dalla quale è vietata l'immatricolazione dei veicoli: 7 luglio 2028.
B9	Visione diretta nei veicoli pesanti	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
B10	Vetri di sicurezza	Regolamento (UE) 2019/2144	a) Componenti X. b) Installazione B.	a) Componenti X. b) Installazione B.	a) Componenti X. b) Installazione B.	a) Componenti X. b) Installazione B.
B11	Sbrinamento/disappannamento	Regolamento (UE) 2019/2144	B I veicoli devono essere muniti di un adeguato dispositivo di sbrinamento e di disappannamento del parabrezza.	B I veicoli devono essere muniti di un adeguato dispositivo di sbrinamento e di disappannamento del parabrezza.	B I veicoli devono essere muniti di un adeguato dispositivo di sbrinamento e di disappannamento del parabrezza.	B I veicoli devono essere muniti di un adeguato dispositivo di sbrinamento e di disappannamento del parabrezza.
B12	Lavacristalli/tergicristalli	Regolamento (UE) 2019/2144	B I veicoli devono essere muniti di adeguati dispositivi di lavacristallo e tergicristallo del parabrezza.	B I veicoli devono essere muniti di adeguati dispositivi di lavacristallo e tergicristallo del parabrezza.	B I veicoli devono essere muniti di adeguati dispositivi di lavacristallo e tergicristallo del parabrezza.	B I veicoli devono essere muniti di adeguati dispositivi di lavacristallo e tergicristallo del parabrezza.
B13	Dispositivi per la visione indiretta	Regolamento (UE) 2019/2144	a) Componenti X. b) Installazione sul veicolo B.	a) Componenti X. b) Installazione sul veicolo B.	a) Componenti X. b) Installazione sul veicolo B.	a) Componenti X. b) Installazione sul veicolo B.

▼ **M3**

			Regime I per piccole serie		Regime II per piccole serie	
Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
B14	Sistemi di allarme acustico per veicoli	Regolamento (UE) n. 540/2014	A	A	A	A
C	TELAIO, FRENI, PNEUMATICI E STERZO DEL VEICOLO					
C1	Sterzo	Regolamento (UE) 2019/2144	B	B	B	B
C2	Avviso di deviazione dalla corsia	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
C3	Sistema di emergenza per il mantenimento della corsia	Regolamento (UE) 2019/2144	IF B	IF B	B Non richiesto per i veicoli privi di parabrezza, con parabrezza abbattibile o con parabrezza in cui la distanza verticale massima tra il bordo superiore e il bordo inferiore della superficie trasparente non supera i 300 mm (valutati escludendo le zone con fasce parasole con trasparenza inferiore al 70 %, le zone punteggiate, gli spazi con testo, immagini e trasparenti per le linee di visione regolamentari) e in cui il punto R del sedile del conducente non si trova a più di 450 mm dal suolo.	B Non richiesto per i veicoli privi di parabrezza, con parabrezza abbattibile o con parabrezza in cui la distanza verticale massima tra il bordo superiore e il bordo inferiore della superficie trasparente non supera i 300 mm (valutati escludendo le zone con fasce parasole con trasparenza inferiore al 70 %, le zone punteggiate, gli spazi con testo, immagini e trasparenti per le linee di visione regolamentari) e in cui il punto R del sedile del conducente non si trova a più di 450 mm dal suolo.

▼M3

			Regime I per piccole serie		Regime II per piccole serie	
Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
C4	Frenatura	Regolamento (UE) 2019/2144	A	A	A	A
C5	Ricambi per freni	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.
C6	Dispositivo di assistenza alla frenata	Regolamento (UE) 2019/2144	IF B	IF B	B	B
C7	Controllo della stabilità	Regolamento (UE) 2019/2144	IF B	IF B	B	B
C8	Sistemi avanzati di frenata di emergenza nei veicoli pesanti	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
C9	Sistemi avanzati di frenata di emergenza nei veicoli leggeri	Regolamento (UE) 2019/2144	IF B	IF B	B Non richiesti per i veicoli privi di parabrezza, con parabrezza abbattibile o con parabrezza in cui la distanza verticale massima tra il bordo superiore e il bordo inferiore della superficie trasparente non supera i 300 mm (valutati escludendo le zone con fasce parasole con trasparenza inferiore al 70 %, le zone punteggiate, gli spazi con testo, immagini e trasparenti per le linee di visione regolamentari) e in cui il punto R del sedile del conducente non si trova a più di 450 mm dal suolo.	B Non richiesti per i veicoli privi di parabrezza, con parabrezza abbattibile o con parabrezza in cui la distanza verticale massima tra il bordo superiore e il bordo inferiore della superficie trasparente non supera i 300 mm (valutati escludendo le zone con fasce parasole con trasparenza inferiore al 70 %, le zone punteggiate, gli spazi con testo, immagini e trasparenti per le linee di visione regolamentari) e in cui il punto R del sedile del conducente non si trova a più di 450 mm dal suolo.

▼M3

			Regime I per piccole serie		Regime II per piccole serie	
Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
C10	Sicurezza ed efficienza ambientale degli pneumatici	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
C11	Ruote di scorta e sistemi antiforatura (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
C12	Pneumatici rigenerati	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.
C13	Monitoraggio della pressione degli pneumatici nei veicoli leggeri	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	N.a.	B	B
C14	Monitoraggio della pressione degli pneumatici nei veicoli pesanti	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
C15	Montaggio degli pneumatici	Regolamento (UE) 2019/2144	B	B	B	B
C16	Ruote sostitutive	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.
D	STRUMENTI DI BORDO, IMPIANTO ELETTRICO, ILLUMINAZIONE DEL VEICOLO E PROTEZIONE DALL'USO NON AUTORIZZATO, COMPRESI GLI ATTACCHI INFORMATICI					
D1	Segnalatore acustico	Regolamento (UE) 2019/2144	a) Componenti X. b) Installazione sul veicolo B.	a) Componenti X. b) Installazione sul veicolo B.	a) Componenti X. b) Installazione sul veicolo B.	a) Componenti X. b) Installazione sul veicolo B.

▼M3

			Regime I per piccole serie		Regime II per piccole serie	
Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
D2	Perturbazioni radioelettriche (compatibilità elettromagnetica)	Regolamento (UE) 2019/2144	B	B	B	B
D3	Protezione dall'uso non autorizzato, sistemi di immobilizzazione e di allarme	Regolamento (UE) 2019/2144	A Le disposizioni del punto 8.3.1.1.1 del regolamento ONU n. 116 si possono applicare al posto delle disposizioni del punto 8.3.1.1.2. di tale regolamento, indipendentemente dal tipo di gruppo propulsore. SAV: a) Componenti X. b) Installazione B.	A Le disposizioni del punto 8.3.1.1.1 del regolamento ONU n. 116 si possono applicare al posto delle disposizioni del punto 8.3.1.1.2. di tale regolamento, indipendentemente dal tipo di gruppo propulsore. SAV: a) Componenti X. b) Installazione B.	A Le disposizioni del punto 8.3.1.1.1 del regolamento ONU n. 116 si possono applicare al posto delle disposizioni del punto 8.3.1.1.2. di tale regolamento, indipendentemente dal tipo di gruppo propulsore. SAV: a) Componenti X. b) Installazione B.	A Le disposizioni del punto 8.3.1.1.1 del regolamento ONU n. 116 si possono applicare al posto delle disposizioni del punto 8.3.1.1.2 di tale regolamento, indipendentemente dal tipo di gruppo propulsore. SAV: a) Componenti X. b) Installazione B.
D4	Protezione del veicolo dagli attacchi informatici	Regolamento (UE) 2019/2144	B Solo per i veicoli muniti di sistema di mantenimento della corsia, regolatore di velocità adattativo o altri sistemi analoghi.	B Solo per i veicoli muniti di sistema di mantenimento della corsia, regolatore di velocità adattativo o altri sistemi analoghi.	B	B
D5	Tachimetro	Regolamento (UE) 2019/2144	B	B	B	B
D6	Contachilometri	Regolamento (UE) 2019/2144	B	B	B	B
D7	Dispositivi di limitazione della velocità	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.

▼M3

			Regime I per piccole serie		Regime II per piccole serie	
Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
D8	Adattamento intelligente della velocità	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	N.a.	B Non richiesto per i veicoli privi di parabrezza, con parabrezza abbattibile o con parabrezza in cui la distanza verticale massima tra il bordo superiore e il bordo inferiore della superficie trasparente non supera i 300 mm (valutati escludendo le zone con fasce parasole con trasparenza inferiore al 70 %, le zone punteggiate, gli spazi con testo, immagini e trasparenti per le linee di visione regolamentari) e in cui il punto R del sedile del conducente non si trova a più di 450 mm dal suolo.	B Non richiesto per i veicoli privi di parabrezza, con parabrezza abbattibile o con parabrezza in cui la distanza verticale massima tra il bordo superiore e il bordo inferiore della superficie trasparente non supera i 300 mm (valutati escludendo le zone con fasce parasole con trasparenza inferiore al 70 %, le zone punteggiate, gli spazi con testo, immagini e trasparenti per le linee di visione regolamentari) e in cui il punto R del sedile del conducente non si trova a più di 450 mm dal suolo.
D9	Identificazione di comandi, spie e indicatori	Regolamento (UE) 2019/2144	A	A	A	A
D10	Impianti di riscaldamento	Regolamento (UE) 2019/2144	B	B	B	B
D11	Dispositivi di segnalazione luminosa	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
D12	Dispositivi di illuminazione della strada	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X

▼ M3

			Regime I per piccole serie		Regime II per piccole serie	
Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
D13	Dispositivi catadiottrici	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
D14	Sorgenti luminose	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
D15	Montaggio dei dispositivi catadiottrici, di segnalazione luminosa e di illuminazione della strada	Regolamento (UE) 2019/2144	B I nuovi tipi di veicoli devono essere muniti di luci di marcia diurna (DRL).	B I nuovi tipi di veicoli devono essere muniti di luci di marcia diurna (DRL).	B I nuovi tipi di veicoli devono essere muniti di luci di marcia diurna (DRL).	B I nuovi tipi di veicoli devono essere muniti di luci di marcia diurna (DRL).
D16	Segnalazione di arresto di emergenza	Regolamento (UE) 2019/2144	B Solo per veicoli muniti di sistema di frenatura antibloccaggio a controllo elettronico.	B Solo per veicoli muniti di sistema di frenatura antibloccaggio a controllo elettronico.	B	B
D17	Dispositivi tergifari (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	IF B	IF B	IF B	IF B
D18	Indicatori di cambio di marcia	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	N.a.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
E	CONDUCENTE E COMPORTAMENTO DEL SISTEMA					
E1	Interfaccia di installazione di dispositivi di tipo alcolock	Regolamento (UE) 2019/2144	A	A	A	A

▼M3

			Regime I per piccole serie		Regime II per piccole serie	
Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
E2	Avviso di disattenzione e stanchezza del conducente	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	N.a.	B	B
E3	Avviso avanzato della distrazione del conducente	Regolamento (UE) 2019/2144	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.-
E4	Sistema di monitoraggio della disponibilità del conducente (in caso di veicoli automatizzati)	Regolamento (UE) 2019/2144	IF B	IF B	IF B	IF B
E5	Registratore di dati di evento	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	N.a.	B	B
E6	Sistemi che sostituiscono il conducente nel controllo del veicolo (in caso di veicoli automatizzati)	Regolamento (UE) 2019/2144	IF B	Ancora nessuna prescrizione.	IF B	Ancora nessuna prescrizione.-
E7	Sistemi che forniscono al veicolo informazioni sullo stato dello stesso e sulla zona circostante (in caso di veicoli automatizzati)	Regolamento (UE) 2019/2144	IF B	Ancora nessuna prescrizione.	IF B	Ancora nessuna prescrizione.-

▼M3

			Regime I per piccole serie		Regime II per piccole serie	
Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
E8	Guida in convoglio (platooning) (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.
E9	Sistemi che forniscono informazioni sulla sicurezza ad altri utenti della strada (in caso di veicoli automatizzati)	Regolamento (UE) 2019/2144	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.
F COSTRUZIONE E CARATTERISTICHE GENERALI DEL VEICOLO						
F1	Alloggiamento della targa di immatricolazione	Regolamento (UE) 2019/2144	B	B	B	B
F2	Retromarcia	Regolamento (UE) 2019/2144	B Dichiarazione di conformità	B Dichiarazione di conformità	B Dichiarazione di conformità	B Dichiarazione di conformità
F3	Serrature e cerniere delle porte	Regolamento (UE) 2019/2144	B a) Prescrizioni generali (punto 5 del regolamento ONU n. 11). Si applicano tutte le prescrizioni. b) Prescrizioni per le prestazioni (punto 6 del regolamento ONU n. 11). Si applicano solo le prescrizioni dei punti 6.1.5.4 e 6.3 del regolamento ONU n. 11.	B a) Prescrizioni generali (punto 5 del regolamento ONU n. 11). Si applicano tutte le prescrizioni. b) Prescrizioni per le prestazioni (punto 6 del regolamento ONU n. 11). Si applicano solo le prescrizioni dei punti 6.1.5.4 e 6.3 del regolamento ONU n. 11.	B	B

▼M3

			Regime I per piccole serie		Regime II per piccole serie	
Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
F4	Predellini, maniglie e pedane	Regolamento (UE) 2019/2144	B	B	B	B
F5	Sporgenze esterne	Regolamento (UE) 2019/2144	B a) Specifiche generali. Si applicano le prescrizioni del punto 5 del regolamento ONU n. 26. b) Specifiche particolari. Si applicano le prescrizioni del punto 6 del regolamento ONU n. 26.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	B a) Specifiche generali. Si applicano le prescrizioni del punto 5 del regolamento ONU n. 26. b) Specifiche particolari. Si applicano le prescrizioni del punto 6 del regolamento ONU n. 26.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
F6	Sporgenze esterne delle cabine di veicoli commerciali	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	B a) Specifiche generali. Si applicano le prescrizioni del punto 5 del regolamento ONU n. 61. b) Specifiche particolari. Si applicano le prescrizioni del punto 6 del regolamento ONU n. 61.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	B a) Specifiche generali. Si applicano le prescrizioni del punto 5 del regolamento ONU n. 61. b) Specifiche particolari. Si applicano le prescrizioni del punto 6 del regolamento ONU n. 61.
F7	Targhetta regolamentare e numero di identificazione del veicolo	Regolamento (UE) 2019/2144	B	B	B	B
F8	Dispositivi di traino	Regolamento (UE) 2019/2144	B	B	B	B

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	Regime I per piccole serie		Regime II per piccole serie	
			M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
F9	Parafanghi delle ruote	Regolamento (UE) 2019/2144	B	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	B	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
F10	Dispositivi anti-spruzzo	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	B	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	B
F11	Masse e dimensioni	Regolamento (UE) 2019/2144	B La prova della capacità di spunto in salita di cui all'allegato XIII, parte 2, sezione B, punto 5, del regolamento (UE) 2021/535 può non essere eseguita su richiesta del costruttore.	B La prova della capacità di spunto in salita di cui all'allegato XIII, parte 2, sezione B, punto 5, del regolamento (UE) 2021/535 può non essere eseguita su richiesta del costruttore.	B	B
F12	Dispositivi di accoppiamento meccanico	Regolamento (UE) 2019/2144	IF a) Componenti X. b) Installazione B.	IF a) Componenti X. b) Installazione B.	IF a) Componenti X. b) Installazione B.	IF a) Componenti X. b) Installazione B.
F13	Veicoli destinati al trasporto di merci pericolose (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	A	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	A
F14	Caratteristiche generali di costruzione degli autobus	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
F15	Resistenza della sovrastruttura negli autobus	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
F16	Infiammabilità degli autobus	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.

▼M3

			Regime I per piccole serie		Regime II per piccole serie	
Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
G	PRESTAZIONI AMBIENTALI ED EMISSIONI					
G1	Livello sonoro	Regolamento (UE) n. 540/2014	A	A	A	A
G2	Emissioni dallo scarico del veicolo in laboratorio	Regolamento (CE) n. 715/2007	A Se il costruttore del veicolo utilizza il motore di un altro costruttore, si accettano i dati del banco di prova del costruttore del motore, a condizione che il sistema di gestione del motore sia identico [cioè che abbia almeno la stessa centralina elettronica (ECU)]. La prova di potenza può essere effettuata su un banco dinamometrico, tenendo conto della perdita di potenza nella trasmissione.	A Se il costruttore del veicolo utilizza il motore di un altro costruttore, si accettano i dati del banco di prova del costruttore del motore, a condizione che il sistema di gestione del motore sia identico [cioè che abbia almeno la stessa centralina elettronica (ECU)]. La prova di potenza può essere effettuata su un banco dinamometrico, tenendo conto della perdita di potenza nella trasmissione.	A	A
G2a	Determinazione di emissioni di CO ₂ e consumo di carburante specifici del veicolo e dispositivo per il monitoraggio di bordo del consumo di carburante e/o dell'energia elettrica	Regolamento (CE) n. 715/2007	A	A	A	A

▼M3

			Regime I per piccole serie		Regime II per piccole serie	
Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
G3	Emissioni dallo scarico del motore in laboratorio	Regolamento (CE) n. 595/2009	A Se il costruttore del veicolo utilizza il motore di un altro costruttore, si accettano i dati del banco di prova del costruttore del motore, a condizione che il sistema di gestione del motore sia identico [cioè che abbia almeno la stessa centralina elettronica (ECU)]. La prova di potenza può essere effettuata su un banco dinamometrico, tenendo conto della perdita di potenza nella trasmissione.	A Se il costruttore del veicolo utilizza il motore di un altro costruttore, si accettano i dati del banco di prova del costruttore del motore, a condizione che il sistema di gestione del motore sia identico [cioè che abbia almeno la stessa centralina elettronica (ECU)]. La prova di potenza può essere effettuata su un banco dinamometrico, tenendo conto della perdita di potenza nella trasmissione.	A	A
G3a	Determinazione di emissioni di CO ₂ e consumo di carburante specifici del veicolo	Regolamento (CE) n. 595/2009	A	A	A	A
G3b	Determinazione di prestazioni di efficienza energetica specifiche del rimorchio	Regolamento (CE) n. 595/2009	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
G4	Emissioni dallo scarico su strada	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	A	A	A	A

▼M3

			Regime I per piccole serie		Regime II per piccole serie	
Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
G5	Durata delle emissioni dallo scarico	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	A	A	A	A
G6	Emissioni dal basamento	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	A	A	A	A
G7	Emissioni per evaporazione	Regolamento (CE) n. 715/2007	A	A	A	A
G8	Emissioni dallo scarico a bassa temperatura in laboratorio	Regolamento (CE) n. 715/2007	A	A	A	A
G9	Diagnostica di bordo	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	Il veicolo deve essere munito di un sistema OBD che deve essere progettato, costruito e montato in modo tale da consentirgli di individuare i tipi di deterioramento o malfunzionamento per l'intero ciclo di vita del veicolo e di registrare almeno i guasti del sistema di gestione del motore. L'interfaccia OBD deve essere in grado di comunicare con strumenti diagnostici comunemente disponibili.	Il veicolo deve essere munito di un sistema OBD che deve essere progettato, costruito e montato in modo tale da consentirgli di individuare i tipi di deterioramento o malfunzionamento per l'intero ciclo di vita del veicolo e di registrare almeno i guasti del sistema di gestione del motore. L'interfaccia OBD deve essere in grado di comunicare con strumenti diagnostici comunemente disponibili.	A	A
G10	Assenza di impianto di manipolazione	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	A	A	A	A

▼M3

			Regime I per piccole serie		Regime II per piccole serie	
Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
G11	Strategie ausiliarie di controllo delle emissioni	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	A	A	A	A
G12	Prevenzione delle manomissioni	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	A	A	A	A
G13	Riciclabilità	Direttiva 2005/64/CE	N.a. Si applica tuttavia l'allegato V sul divieto di riutilizzo dei componenti specificati.	N.a. Si applica tuttavia l'allegato V sul divieto di riutilizzo dei componenti specificati.	N.a. Si applica tuttavia l'allegato V sul divieto di riutilizzo dei componenti specificati.	N.a. Si applica tuttavia l'allegato V sul divieto di riutilizzo dei componenti specificati.
G14	Sistemi di condizionamento dell'aria	Direttiva 2006/40/CE	A	A	A	A
H	ACCESSO ALLE INFORMAZIONI DEL VEICOLO E AGGIORNAMENTO DEL SOFTWARE					
H1	Accesso alle informazioni OBD del veicolo e alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo	Regolamento (UE) 2018/858, articoli da 61 a 66 e allegato X	X	X	X	X
H2	Aggiornamento del software	Regolamento (UE) 2018/858 Regolamento ONU n. 156	X	X	X	X

Tabella 2

Atti normativi per l'omologazione UE di veicoli totalmente automatizzati [definiti all'articolo 3, paragrafo 22, del regolamento (UE) 2019/2144] prodotti in piccole serie a norma dell'articolo 41

Voce	Oggetto	Atto normativo (l'ambito di applicazione dell'atto normativo rimane invariato)	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ e N ₃ senza sedile del conducente e senza occupanti	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ senza sedile del conducente, con occupanti	Veicoli dual mode: veicoli con sedile del conducente, progettati e costruiti per essere guidati dal conducente nella «modalità di guida manuale» e per essere azionati dal sistema di guida automatizzata (automated driving system, ADS) senza supervisione del conducente nella «modalità di guida totalmente automatizzata».	Disposizioni specifiche da applicare in caso di utilizzo della lettera A (ossia l'omologazione non è possibile ai sensi dell'atto normativo perché non include ancora prescrizioni specifiche per i veicoli totalmente automatizzati). Non si applica alcuna disposizione se la categoria di veicoli non rientra nell'ambito di applicazione dell'atto normativo di base.
A	SISTEMI DI RITENUTA, PROVE D'URTO, INTEGRITÀ DEL SISTEMA DI ALIMENTAZIONE E SICUREZZA DELL'ELETTRICITÀ AD ALTO VOLTAGGIO					
A1	Finiture interne	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	A	X per la modalità di guida manuale. A per la modalità di guida totalmente automatizzata.	Tutti i finestrini, i tetti apribili e le pareti divisorie destinati agli occupanti devono essere muniti di un dispositivo di inversione automatica che renda superfluo un interruttore controllato dal conducente. Per i veicoli bidirezionali (ossia i veicoli con parte posteriore/anteriore non distinguibile e che possono essere guidati in entrambe le direzioni), le prescrizioni devono essere soddisfatte in entrambe le direzioni. Sono consentite prescrizioni alternative che garantiscano un livello di sicurezza equivalente a quello ritenuto soddisfacente dall'autorità di omologazione se la conformità a tutte le prescrizioni in entrambe le direzioni è incompatibile con l'uso bidirezionale.
A2	Sedili e poggiatesta	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	X A (per i veicoli bidirezionali).	X	Per i veicoli bidirezionali le prescrizioni devono essere soddisfatte in entrambe le direzioni. Sono consentite prescrizioni alternative che garantiscano un livello di sicurezza equivalente a quello ritenuto soddisfacente dall'autorità di omologazione se la conformità a tutte le prescrizioni in entrambe le direzioni è incompatibile con l'uso bidirezionale.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo (l'ambito di applicazione dell'atto normativo rimane invariato)	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ e N ₃ senza sedile del conducente e senza occupanti	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ senza sedile del conducente, con occupanti	Veicoli dual mode: veicoli con sedile del conducente, progettati e costruiti per essere guidati dal conducente nella «modalità di guida manuale» e per essere azionati dal sistema di guida automatizzata (automated driving system, ADS) senza supervisione del conducente nella «modalità di guida totalmente automatizzata».	Disposizioni specifiche da applicare in caso di utilizzo della lettera A (ossia l'omologazione non è possibile ai sensi dell'atto normativo perché non include ancora prescrizioni specifiche per i veicoli totalmente automatizzati). Non si applica alcuna disposizione se la categoria di veicoli non rientra nell'ambito di applicazione dell'atto normativo di base.
A3	Sedili di autobus	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	X A (per i veicoli bidirezionali).	X	Per i veicoli bidirezionali le prescrizioni devono essere soddisfatte in entrambe le direzioni. Sono consentite prescrizioni alternative che garantiscano un livello di sicurezza equivalente a quello ritenuto soddisfacente dall'autorità di omologazione se la conformità a tutte le prescrizioni in entrambe le direzioni è incompatibile con l'uso bidirezionale.
A4	Ancoraggi delle cinture di sicurezza	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	A	X	Per i veicoli privi di sedile del conducente qualsiasi sedile della prima fila di sedili deve essere considerato un sedile anteriore del passeggero. I punti 5.1.6.2.1 e 5.1.6.2.2 del regolamento ONU n. 14 non si applicano.
A5	Cinture di sicurezza e sistemi di ritenuta	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	A	X	Per i veicoli privi di sedile del conducente qualsiasi sedile della prima fila di sedili deve essere considerato un sedile anteriore del passeggero.
A6	Cicalini delle cinture di sicurezza	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	A	X	Per i veicoli privi di sedile del conducente qualsiasi sedile della prima fila di sedili deve essere considerato un sedile anteriore del passeggero. Il segnale dei cicalini delle cinture di sicurezza deve essere trasmesso al sistema di guida automatizzata (ADS) e all'operatore per interventi da remoto (se del caso) come definito nel regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362.
A7	Dispositivi di separazione	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo (l'ambito di applicazione dell'atto normativo rimane invariato)	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ e N ₃ senza sedile del conducente e senza occupanti	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ senza sedile del conducente, con occupanti	Veicoli dual mode: veicoli con sedile del conducente, progettati e costruiti per essere guidati dal conducente nella «modalità di guida manuale» e per essere azionati dal sistema di guida automatizzata (automated driving system, ADS) senza supervisione del conducente nella «modalità di guida totalmente automatizzata».	Disposizioni specifiche da applicare in caso di utilizzo della lettera A (ossia l'omologazione non è possibile ai sensi dell'atto normativo perché non include ancora prescrizioni specifiche per i veicoli totalmente automatizzati). Non si applica alcuna disposizione se la categoria di veicoli non rientra nell'ambito di applicazione dell'atto normativo di base.
A8	Ancoraggi di ritenuta per bambini	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	X	X	
A9	Sistemi di ritenuta per bambini (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	X	X	
A10	Dispositivi avanzati di ritenuta per bambini (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	X	X	
A11	Protezione antincastro anteriore	Regolamento (UE) 2019/2144	X A (per i veicoli bidirezionali).	X A (per i veicoli bidirezionali).	X	Per i veicoli bidirezionali le prescrizioni devono essere soddisfatte in entrambe le direzioni. Sono consentite prescrizioni alternative che garantiscano un livello di sicurezza equivalente a quello ritenuto soddisfacente dall'autorità di omologazione se la conformità a tutte le prescrizioni in entrambe le direzioni è incompatibile con l'uso bidirezionale.
A12	Protezione antincastro posteriore	Regolamento (UE) 2019/2144	X A (per i veicoli bidirezionali).	X A (per i veicoli bidirezionali).	X	Per i veicoli bidirezionali le prescrizioni devono essere soddisfatte in entrambe le direzioni. Sono consentite prescrizioni alternative che garantiscano un livello di sicurezza equivalente a quello ritenuto soddisfacente dall'autorità di omologazione se la conformità a tutte le prescrizioni in entrambe le direzioni è incompatibile con l'uso bidirezionale.

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo (l'ambito di applicazione dell'atto normativo rimane invariato)	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ e N ₃ senza sedile del conducente e senza occupanti	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ senza sedile del conducente, con occupanti	Veicoli dual mode: veicoli con sedile del conducente, progettati e costruiti per essere guidati dal conducente nella «modalità di guida manuale» e per essere azionati dal sistema di guida automatizzata (automated driving system, ADS) senza supervisione del conducente nella «modalità di guida totalmente automatizzata».	Disposizioni specifiche da applicare in caso di utilizzo della lettera A (ossia l'omologazione non è possibile ai sensi dell'atto normativo perché non include ancora prescrizioni specifiche per i veicoli totalmente automatizzati). Non si applica alcuna disposizione se la categoria di veicoli non rientra nell'ambito di applicazione dell'atto normativo di base.
A13	Protezione laterale	Regolamento (UE) 2019/2144	X A (per i veicoli bidirezionali).	X A (per i veicoli bidirezionali).	X	Per i veicoli bidirezionali le prescrizioni devono essere soddisfatte in entrambe le direzioni. Sono consentite prescrizioni alternative che garantiscano un livello di sicurezza equivalente a quello ritenuto soddisfacente dall'autorità di omologazione se la conformità a tutte le prescrizioni in entrambe le direzioni è incompatibile con l'uso bidirezionale.
A14	Sicurezza dei serbatoi del combustibile (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	
A15	Sicurezza del gas di petrolio liquefatto (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	A	A	X (per la modalità di guida manuale). A (per la modalità di guida totalmente automatizzata).	L'indicazione richiesta di malfunzionamento o di guasto deve essere sostituita da un segnale trasmesso al sistema di guida automatizzata e all'operatore per interventi da remoto (se del caso).
A16	Sicurezza del gas naturale compresso e liquefatto (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	
A17	Sicurezza dell'idrogeno (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	
A18	Qualificazione del materiale degli impianti a idrogeno (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo (l'ambito di applicazione dell'atto normativo rimane invariato)	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ e N ₃ senza sedile del conducente e senza occupanti	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ senza sedile del conducente, con occupanti	Veicoli dual mode: veicoli con sedile del conducente, progettati e costruiti per essere guidati dal conducente nella «modalità di guida manuale» e per essere azionati dal sistema di guida automatizzata (automated driving system, ADS) senza supervisione del conducente nella «modalità di guida totalmente automatizzata».	Disposizioni specifiche da applicare in caso di utilizzo della lettera A (ossia l'omologazione non è possibile ai sensi dell'atto normativo perché non include ancora prescrizioni specifiche per i veicoli totalmente automatizzati). Non si applica alcuna disposizione se la categoria di veicoli non rientra nell'ambito di applicazione dell'atto normativo di base.
A19	Sicurezza elettrica in uso (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	A	A	X (per la modalità di guida manuale). A (per la modalità di guida totalmente automatizzata).	Le prescrizioni relative al vano passeggeri non si applicano ai veicoli N senza passeggeri. Il segnale di allarme deve essere inviato all'ADS e all'operatore per interventi da remoto (se del caso).
A20	Urto frontale parziale (offset)	Regolamento (UE) 2019/2144	Non applicabile.	A N.a. per i veicoli a velocità inferiore a 30 km/h.	X	Il punto «R» del conducente deve essere considerato il punto «R» del passeggero nella posizione più avanzata. Se il veicolo non ha uno sterzo o una pedaliera non si deve tenere conto della loro posizione. Se il veicolo non ha un sedile del conducente e/o un sedile di un secondo conducente queste posizioni non devono essere sottoposte a prova. Per i veicoli bidirezionali le prescrizioni devono essere soddisfatte in entrambe le direzioni. Sono consentite prescrizioni alternative che garantiscano un livello di sicurezza equivalente a quello ritenuto soddisfacente dall'autorità di omologazione se la conformità a tutte le prescrizioni in entrambe le direzioni è incompatibile con l'uso bidirezionale.
A21	Urto frontale su tutta la larghezza	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	A N.a. per i veicoli a velocità inferiore a 30 km/h.	X	Il punto «R» del conducente deve essere considerato il punto «R» del passeggero nella posizione più avanzata. Per i veicoli bidirezionali le prescrizioni devono essere soddisfatte in entrambe le direzioni. Sono consentite prescrizioni alternative che garantiscano un livello di sicurezza equivalente a quello ritenuto soddisfacente dall'autorità di omologazione se la conformità a tutte le prescrizioni in entrambe le direzioni è incompatibile con l'uso bidirezionale.

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo (l'ambito di applicazione dell'atto normativo rimane invariato)	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ e N ₃ senza sedile del conducente e senza occupanti	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ senza sedile del conducente, con occupanti	Veicoli dual mode: veicoli con sedile del conducente, progettati e costruiti per essere guidati dal conducente nella «modalità di guida manuale» e per essere azionati dal sistema di guida automatizzata (automated driving system, ADS) senza supervisione del conducente nella «modalità di guida totalmente automatizzata».	Disposizioni specifiche da applicare in caso di utilizzo della lettera A (ossia l'omologazione non è possibile ai sensi dell'atto normativo perché non include ancora prescrizioni specifiche per i veicoli totalmente automatizzati). Non si applica alcuna disposizione se la categoria di veicoli non rientra nell'ambito di applicazione dell'atto normativo di base.
A22	Protezione del conducente dal meccanismo dello sterzo in caso d'urto	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	N.a.	X	
A23	Airbag sostitutivi	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	
A24	Urto della cabina	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	X A (per i veicoli bidirezionali).	X	Per i veicoli bidirezionali le prescrizioni devono essere soddisfatte in entrambe le direzioni. Sono consentite prescrizioni alternative che garantiscano un livello di sicurezza equivalente a quello ritenuto soddisfacente dall'autorità di omologazione se la conformità a tutte le prescrizioni in entrambe le direzioni è incompatibile con l'uso bidirezionale.
A25	Urto laterale	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	A N.a. per i veicoli a velocità inferiore a 30 km/h.	X	La prova di collisione sarà eseguita sul lato o sui lati secondo quanto concordato tra il costruttore e l'autorità di omologazione. Per i veicoli bidirezionali le prescrizioni devono essere soddisfatte in entrambe le direzioni. Sono consentite prescrizioni alternative che garantiscano un livello di sicurezza equivalente a quello ritenuto soddisfacente dall'autorità di omologazione se la conformità a tutte le prescrizioni in entrambe le direzioni è incompatibile con l'uso bidirezionale.

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo (l'ambito di applicazione dell'atto normativo rimane invariato)	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ e N ₃ senza sedile del conducente e senza occupanti	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ senza sedile del conducente, con occupanti	Veicoli dual mode: veicoli con sedile del conducente, progettati e costruiti per essere guidati dal conducente nella «modalità di guida manuale» e per essere azionati dal sistema di guida automatizzata (automated driving system, ADS) senza supervisione del conducente nella «modalità di guida totalmente automatizzata».	Disposizioni specifiche da applicare in caso di utilizzo della lettera A (ossia l'omologazione non è possibile ai sensi dell'atto normativo perché non include ancora prescrizioni specifiche per i veicoli totalmente automatizzati). Non si applica alcuna disposizione se la categoria di veicoli non rientra nell'ambito di applicazione dell'atto normativo di base.
A26	Urto laterale contro un palo	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	A N.a. per i veicoli a velocità inferiore a 30 km/h.	X	Il punto «R» del sedile del conducente deve essere considerato il punto «R» del sedile del passeggero nella posizione più avanzata. La prova dinamica di urto laterale contro un palo sarà eseguita sul lato o sui lati secondo quanto concordato tra il costruttore e l'autorità di omologazione. Per i veicoli bidirezionali le prescrizioni devono essere soddisfatte in entrambe le direzioni. Sono consentite prescrizioni alternative che garantiscano un livello di sicurezza equivalente a quello ritenuto soddisfacente dall'autorità di omologazione se la conformità a tutte le prescrizioni in entrambe le direzioni è incompatibile con l'uso bidirezionale.
A27	Urto posteriore	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	X A (per i veicoli bidirezionali).	X	Per i veicoli bidirezionali le prescrizioni devono essere soddisfatte in entrambe le direzioni. Sono consentite prescrizioni alternative che garantiscano un livello di sicurezza equivalente a quello ritenuto soddisfacente dall'autorità di omologazione se la conformità a tutte le prescrizioni in entrambe le direzioni è incompatibile con l'uso bidirezionale.
A28	Sistemi eCall di bordo basati sul servizio 112	Regolamento (UE) 2015/758	N.a.	A	X (per la modalità di guida manuale). A (per la modalità di guida totalmente automatizzata).	Per la modalità di guida totalmente automatizzata l'ADS provvede alla funzionalità.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo (l'ambito di applicazione dell'atto normativo rimane invariato)	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ e N ₃ senza sedile del conducente e senza occupanti	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ senza sedile del conducente, con occupanti	Veicoli dual mode: veicoli con sedile del conducente, progettati e costruiti per essere guidati dal conducente nella «modalità di guida manuale» e per essere azionati dal sistema di guida automatizzata (automated driving system, ADS) senza supervisione del conducente nella «modalità di guida totalmente automatizzata».	Disposizioni specifiche da applicare in caso di utilizzo della lettera A (ossia l'omologazione non è possibile ai sensi dell'atto normativo perché non include ancora prescrizioni specifiche per i veicoli totalmente automatizzati). Non si applica alcuna disposizione se la categoria di veicoli non rientra nell'ambito di applicazione dell'atto normativo di base.
B	UTENTI VULNERABILI DELLA STRADA, CAMPO VISIVO E VISIBILITÀ					
B1	Protezione di gambe e testa dei pedoni	Regolamento (UE) 2019/2144	X A (per i veicoli bidirezionali).	X A (per i veicoli bidirezionali).	X	Per i veicoli bidirezionali le prescrizioni devono essere soddisfatte in entrambe le direzioni. Sono consentite prescrizioni alternative che garantiscano un livello di sicurezza equivalente a quello ritenuto soddisfacente dall'autorità di omologazione se la conformità a tutte le prescrizioni in entrambe le direzioni è incompatibile con l'uso bidirezionale.
B2	Zona d'urto estesa della testa	Regolamento (UE) 2019/2144	X A (per i veicoli bidirezionali).	X A (per i veicoli bidirezionali).	X	Per i veicoli bidirezionali le prescrizioni devono essere soddisfatte in entrambe le direzioni. Sono consentite prescrizioni alternative che garantiscano un livello di sicurezza equivalente a quello ritenuto soddisfacente dall'autorità di omologazione se la conformità a tutte le prescrizioni in entrambe le direzioni è incompatibile con l'uso bidirezionale.
B3	Sistema di protezione frontale	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	
B4	Sistemi avanzati di frenata di emergenza per pedoni e ciclisti situati davanti al veicolo	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a. (funzionalità che sarà gestita dell'ADS).	N.a. (funzionalità che sarà gestita dell'ADS).	X (per la modalità di guida manuale). N.a. (per la modalità di guida totalmente automatizzata). (funzionalità che sarà gestita dell'ADS).	

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo (l'ambito di applicazione dell'atto normativo rimane invariato)	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ e N ₃ senza sedile del conducente e senza occupanti	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ senza sedile del conducente, con occupanti	Veicoli dual mode: veicoli con sedile del conducente, progettati e costruiti per essere guidati dal conducente nella «modalità di guida manuale» e per essere azionati dal sistema di guida automatizzata (automated driving system, ADS) senza supervisione del conducente nella «modalità di guida totalmente automatizzata».	Disposizioni specifiche da applicare in caso di utilizzo della lettera A (ossia l'omologazione non è possibile ai sensi dell'atto normativo perché non include ancora prescrizioni specifiche per i veicoli totalmente automatizzati). Non si applica alcuna disposizione se la categoria di veicoli non rientra nell'ambito di applicazione dell'atto normativo di base.
B5	Avvertimento di collisione con pedoni e ciclisti	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a. (funzionalità che sarà gestita dell'ADS).	N.a. (funzionalità che sarà gestita dell'ADS).	X (per la modalità di guida manuale). N.a. (per la modalità di guida totalmente automatizzata). (funzionalità che sarà gestita dell'ADS).	
B6	Sistema di informazione degli angoli morti	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a. (funzionalità che sarà gestita dell'ADS).	N.a. (funzionalità gestita dall'ADS).	X (per la modalità di guida manuale). N.a. (per la modalità di guida totalmente automatizzata). (funzionalità gestita dall'ADS).	
B7	Rilevamento in retroarcia	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a. (funzionalità gestita dall'ADS).	N.a. (funzionalità gestita dall'ADS).	X (per la modalità di guida manuale). N.a. (per la modalità di guida totalmente automatizzata). (funzionalità che sarà gestita dell'ADS).	
B8	Campo visivo anteriore	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	N.a.	X (per la modalità di guida manuale). N.a. (per la modalità di guida totalmente automatizzata). (funzionalità gestita dall'ADS).	

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo (l'ambito di applicazione dell'atto normativo rimane invariato)	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ e N ₃ senza sedile del conducente e senza occupanti	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ senza sedile del conducente, con occupanti	Veicoli dual mode: veicoli con sedile del conducente, progettati e costruiti per essere guidati dal conducente nella «modalità di guida manuale» e per essere azionati dal sistema di guida automatizzata (automated driving system, ADS) senza supervisione del conducente nella «modalità di guida totalmente automatizzata».	Disposizioni specifiche da applicare in caso di utilizzo della lettera A (ossia l'omologazione non è possibile ai sensi dell'atto normativo perché non include ancora prescrizioni specifiche per i veicoli totalmente automatizzati). Non si applica alcuna disposizione se la categoria di veicoli non rientra nell'ambito di applicazione dell'atto normativo di base.
B9	Visione diretta nei veicoli pesanti	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a. (funzionalità gestita dall'ADS).	N.a. (funzionalità gestita dall'ADS).	X (per la modalità di guida manuale). N.a. (per la modalità di guida totalmente automatizzata).	
B10	Vetri di sicurezza	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	A	X	Il punto 4.1.3 dell'allegato 24 non è applicabile (nessun punto R disponibile in relazione al parabrezza). Qualsiasi vetro anteriore esterno rivolto in avanti deve essere considerato un parabrezza. Per i veicoli bidirezionali le prescrizioni devono essere soddisfatte in entrambe le direzioni. Sono consentite prescrizioni alternative che garantiscano un livello di sicurezza equivalente a quello ritenuto soddisfacente dall'autorità di omologazione se la conformità a tutte le prescrizioni in entrambe le direzioni è incompatibile con l'uso bidirezionale.
B11	Sbrinamento/disappannamento	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	N.a.	X (per la modalità di guida manuale). N.a. (per la modalità di guida totalmente automatizzata). (funzionalità gestita dall'ADS).	
B12	Lavacrystalli/tergicristalli	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	N.a.	X (per la modalità di guida manuale). N.a. (per la modalità di guida totalmente automatizzata).	

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo (l'ambito di applicazione dell'atto normativo rimane invariato)	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ e N ₃ senza sedile del conducente e senza occupanti	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ senza sedile del conducente, con occupanti	Veicoli dual mode: veicoli con sedile del conducente, progettati e costruiti per essere guidati dal conducente nella «modalità di guida manuale» e per essere azionati dal sistema di guida automatizzata (automated driving system, ADS) senza supervisione del conducente nella «modalità di guida totalmente automatizzata».	Disposizioni specifiche da applicare in caso di utilizzo della lettera A (ossia l'omologazione non è possibile ai sensi dell'atto normativo perché non include ancora prescrizioni specifiche per i veicoli totalmente automatizzati). Non si applica alcuna disposizione se la categoria di veicoli non rientra nell'ambito di applicazione dell'atto normativo di base.
B13	Dispositivi per la visione indiretta	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a. (funzionalità gestita dall'ADS).	N.a. (funzionalità gestita dall'ADS).	X (per la modalità di guida manuale). N.a. (per la modalità di guida totalmente automatizzata).	
B14	Sistemi di allarme acustico per veicoli	Regolamento (UE) n. 540/2014	X	X	X	
C	TELAIO, FRENI, PNEUMATICI E STERZO DEL VEICOLO					
C1	Sterzo	Regolamento (UE) 2019/2144	A	A	X (per la modalità di guida manuale). A (per la modalità di guida totalmente automatizzata).	Si applicano le prescrizioni di base per il meccanismo dello sterzo (meccanico), tuttavia: — le prescrizioni applicabili al comando dello sterzo (ad esempio forze sterzanti massime) non sono applicabili; — le disposizioni relative ai guasti e le prestazioni di cui al punto 5.3 non sono pertinenti se non vi è conducente, ma la notifica di guasto dovrebbe essere comunicata (digitalmente) all'ADS e all'operatore per interventi da remoto (se del caso). — devono essere rispettate le disposizioni dell'allegato 6 relativo ai sistemi elettronici complessi e può rientrare nel principio di sicurezza dell'ADS. L'ADS deve provvedere ai compiti assegnati al conducente e al sistema di assistenza alla sterzata.

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo (l'ambito di applicazione dell'atto normativo rimane invariato)	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ e N ₃ senza sedile del conducente e senza occupanti	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ senza sedile del conducente, con occupanti	Veicoli dual mode: veicoli con sedile del conducente, progettati e costruiti per essere guidati dal conducente nella «modalità di guida manuale» e per essere azionati dal sistema di guida automatizzata (automated driving system, ADS) senza supervisione del conducente nella «modalità di guida totalmente automatizzata».	Disposizioni specifiche da applicare in caso di utilizzo della lettera A (ossia l'omologazione non è possibile ai sensi dell'atto normativo perché non include ancora prescrizioni specifiche per i veicoli totalmente automatizzati). Non si applica alcuna disposizione se la categoria di veicoli non rientra nell'ambito di applicazione dell'atto normativo di base.
C2	Avviso di deviazione dalla corsia	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a. (funzionalità gestita dall'ADS).	N.a. (funzionalità gestita dall'ADS).	X (per la modalità di guida manuale). N.a. (per la modalità di guida totalmente automatizzata). (funzionalità gestita dall'ADS).	
C3	Sistema di emergenza per il mantenimento della corsia	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a. (funzionalità gestita dall'ADS).	N.a. (funzionalità gestita dall'ADS).	X (per la modalità di guida manuale). N.a. (per la modalità di guida totalmente automatizzata).	
C4	Frenatura	Regolamento (UE) 2019/2144	A	A	X (per la modalità di guida manuale). A (per la modalità totalmente automatizzata).	Attivazione dei freni gestiti dall'ADS in sostituzione del conducente e dei sistemi di assistenza del conducente. Ogni veicolo deve essere munito, se del caso, di: — un sistema di frenatura di servizio; — un sistema di frenatura di soccorso; — un sistema di frenatura di stazionamento; — un sistema di frenatura di rallentamento. (Per le categorie di veicoli contemplate dal regolamento ONU n. 13). Tutti gli allegati del regolamento ONU n. 13, salvo l'allegato 5 (Prescrizioni supplementari applicabili a taluni veicoli specificati nell'ADR) devono rimanere applicabili.

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo (l'ambito di applicazione dell'atto normativo rimane invariato)	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ e N ₃ senza sedile del conducente e senza occupanti	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ senza sedile del conducente, con occupanti	Veicoli dual mode: veicoli con sedile del conducente, progettati e costruiti per essere guidati dal conducente nella «modalità di guida manuale» e per essere azionati dal sistema di guida automatizzata (automated driving system, ADS) senza supervisione del conducente nella «modalità di guida totalmente automatizzata».	Disposizioni specifiche da applicare in caso di utilizzo della lettera A (ossia l'omologazione non è possibile ai sensi dell'atto normativo perché non include ancora prescrizioni specifiche per i veicoli totalmente automatizzati). Non si applica alcuna disposizione se la categoria di veicoli non rientra nell'ambito di applicazione dell'atto normativo di base.
						<p>Tutte le prestazioni generate da forza muscolare (ad esempio il freno di soccorso) devono essere sostituite da fonti alternative. (Operazione affidata all'ADS - necessità di una modalità di prova specifica). Deve essere disciplinata la questione dei guasti (il ricorso al conducente non può essere un'alternativa).</p> <p>Tutte le spie, gli indicatori, gli avvisi e le informazioni di cui al regolamento ONU n. 13 o n. 13-H (a seconda della categoria del veicolo) devono essere inviati all'ADS e all'operatore per interventi da remoto (se del caso).</p> <p>Se il regolamento ONU n. 13 prescrive più di un comando (ad esempio al punto 5.2.1.2.1), questo deve essere sostituito da due fonti di alimentazione indipendenti. Ad esempio, il freno di servizio e il freno di stazionamento devono essere attivati da attuatori con riserve di energia, attuatori e logica separati.</p> <p>Il principio di sicurezza dell'ADS si applica ai sistemi elettronici del sistema di frenatura (comprese le interfacce e le interazioni con qualsiasi altro sistema elettronico interessato del veicolo).</p> <p>L'ADS provvede ai compiti assegnati al conducente e ai sistemi di assistenza alla frenata del conducente.</p>
C5	Ricambi per freni	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo (l'ambito di applicazione dell'atto normativo rimane invariato)	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ e N ₃ senza sedile del conducente e senza occupanti	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ senza sedile del conducente, con occupanti	Veicoli dual mode: veicoli con sedile del conducente, progettati e costruiti per essere guidati dal conducente nella «modalità di guida manuale» e per essere azionati dal sistema di guida automatizzata (automated driving system, ADS) senza supervisione del conducente nella «modalità di guida totalmente automatizzata».	Disposizioni specifiche da applicare in caso di utilizzo della lettera A (ossia l'omologazione non è possibile ai sensi dell'atto normativo perché non include ancora prescrizioni specifiche per i veicoli totalmente automatizzati). Non si applica alcuna disposizione se la categoria di veicoli non rientra nell'ambito di applicazione dell'atto normativo di base.
C6	Dispositivo di assistenza alla frenata	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a. (funzionalità gestita dall'ADS).	N.a. (funzionalità gestita dall'ADS).	X (per la modalità di guida manuale). N.a. (per la modalità di guida totalmente automatizzata). (funzionalità gestita dall'ADS).	
C7	Controllo della stabilità	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a. (funzionalità gestita dall'ADS).	N.a. (funzionalità gestita dall'ADS).	X (per la modalità di guida manuale). N.a. (per la modalità di guida totalmente automatizzata). (funzionalità gestita dall'ADS).	
C8	Sistemi avanzati di frenata di emergenza nei veicoli pesanti	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a. (funzionalità gestita dall'ADS).	N.a. (funzionalità gestita dall'ADS).	X (per la modalità di guida manuale). N.a. (per la modalità di guida totalmente automatizzata). (funzionalità gestita dall'ADS).	
C9	Sistemi avanzati di frenata di emergenza nei veicoli leggeri	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a. (funzionalità gestita dall'ADS).	N.a. (funzionalità gestita dall'ADS).	X per la modalità di guida manuale. Non applicabili per la modalità di guida totalmente automatizzata (funzionalità gestita dall'ADS).	

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo (l'ambito di applicazione dell'atto normativo rimane invariato)	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ e N ₃ senza sedile del conducente e senza occupanti	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ senza sedile del conducente, con occupanti	Veicoli dual mode: veicoli con sedile del conducente, progettati e costruiti per essere guidati dal conducente nella «modalità di guida manuale» e per essere azionati dal sistema di guida automatizzata (automated driving system, ADS) senza supervisione del conducente nella «modalità di guida totalmente automatizzata».	Disposizioni specifiche da applicare in caso di utilizzo della lettera A (ossia l'omologazione non è possibile ai sensi dell'atto normativo perché non include ancora prescrizioni specifiche per i veicoli totalmente automatizzati). Non si applica alcuna disposizione se la categoria di veicoli non rientra nell'ambito di applicazione dell'atto normativo di base.
C10	Sicurezza ed efficienza ambientale degli pneumatici	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	
C11	Ruote di scorta e sistemi antiforatura (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	A	A	X (per la modalità di guida manuale). A (per la modalità totalmente automatizzata).	Nel caso di veicoli dotati di sistema di allarme marcia a piatto, il segnale di allarme e il segnale di malfunzionamento del sistema di allarme marcia a piatto devono essere sostituiti da segnali trasmessi all'ADS e all'operatore per interventi da remoto (se del caso).
C12	Pneumatici rigenerati	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	
C13	Monitoraggio della pressione degli pneumatici nei veicoli leggeri	Regolamento (UE) 2019/2144	A	A	X (per la modalità di guida manuale). A (per la modalità di guida totalmente automatizzata).	Il segnale di allarme deve essere inviato all'ADS e all'operatore per interventi da remoto (se del caso).
C14	Monitoraggio della pressione degli pneumatici nei veicoli pesanti	Regolamento (UE) 2019/2144	A	A	X (per la modalità di guida manuale). A (per la modalità di guida totalmente automatizzata).	Il segnale di allarme deve essere inviato all'ADS e all'operatore per interventi da remoto (se del caso).
C15	Montaggio degli pneumatici	Regolamento (UE) 2019/2144	A	A	X	L'etichetta di avvertimento della velocità massima (nel veicolo) non deve essere richiesta. L'ADS non deve superare la velocità massima ammessa per gli pneumatici prescritti dal costruttore del veicolo.
C16	Ruote sostitutive	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo (l'ambito di applicazione dell'atto normativo rimane invariato)	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ e N ₃ senza sedile del conducente e senza occupanti	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ senza sedile del conducente, con occupanti	Veicoli dual mode: veicoli con sedile del conducente, progettati e costruiti per essere guidati dal conducente nella «modalità di guida manuale» e per essere azionati dal sistema di guida automatizzata (automated driving system, ADS) senza supervisione del conducente nella «modalità di guida totalmente automatizzata».	Disposizioni specifiche da applicare in caso di utilizzo della lettera A (ossia l'omologazione non è possibile ai sensi dell'atto normativo perché non include ancora prescrizioni specifiche per i veicoli totalmente automatizzati). Non si applica alcuna disposizione se la categoria di veicoli non rientra nell'ambito di applicazione dell'atto normativo di base.
D	STRUMENTI DI BORDO, IMPIANTO ELETTRICO, ILLUMINAZIONE DEL VEICOLO E PROTEZIONE DALL'USO NON AUTORIZZATO, COMPRESI GLI ATTACCHI INFORMATICI					
D1	Segnalatore acustico	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	
D2	Perturbazioni radioelettriche (compatibilità elettromagnetica)	Regolamento (UE) 2019/2144	A	A	X (per la modalità di guida manuale). A (per la modalità di guida totalmente automatizzata).	Modalità di prova necessaria. Oltre alle prescrizioni relative alle prove di compatibilità elettromagnetica di cui agli allegati da 4 a 22 del regolamento ONU n. 10, prima e durante le prove iniziali di compatibilità elettromagnetica deve essere seguita la procedura indicata di seguito. 1. Quando un veicolo totalmente automatizzato con un ADS è sottoposto alla prova di compatibilità elettromagnetica, le funzioni dell'ADS dovrebbero essere attivate e funzionare anche in modalità attiva. È tuttavia possibile osservare alcune limitazioni nel caso d'uso. Pertanto, prima di eseguire la prova di compatibilità elettromagnetica, l'autorità di omologazione deve essere consultata in merito al programma di prove per concordare la proposta relativa ai criteri di riuscita/fallimento presentata dal laboratorio per le prove di compatibilità elettromagnetica conformemente al punto 6.1.2 del regolamento ONU n. 10. Prima dell'inizio delle prove, il servizio tecnico e il costruttore devono provvedere a pianificarle precisando almeno le loro modalità, la funzione o le funzioni stimulate e osservate, il criterio o i criteri di riuscita/fallimento e le emissioni da analizzare.

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo (l'ambito di applicazione dell'atto normativo rimane invariato)	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ e N ₃ senza sedile del conducente e senza occupanti	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ senza sedile del conducente, con occupanti	Veicoli dual mode: veicoli con sedile del conducente, progettati e costruiti per essere guidati dal conducente nella «modalità di guida manuale» e per essere azionati dal sistema di guida automatizzata (automated driving system, ADS) senza supervisione del conducente nella «modalità di guida totalmente automatizzata».	Disposizioni specifiche da applicare in caso di utilizzo della lettera A (ossia l'omologazione non è possibile ai sensi dell'atto normativo perché non include ancora prescrizioni specifiche per i veicoli totalmente automatizzati). Non si applica alcuna disposizione se la categoria di veicoli non rientra nell'ambito di applicazione dell'atto normativo di base.
						<p>2. Il costruttore del veicolo o dell'unità elettrica/elettronica (UEE) deve fornire le informazioni di cui all'allegato 2 A o 2B del regolamento ONU n. 10. Il laboratorio per le prove di compatibilità elettromagnetica deve metterle a disposizione in allegato al verbale di prova.</p> <p>3. Nel caso si ricorra a un intervento da remoto che possa incidere sul comportamento del veicolo, l'intervento da remoto dovrebbe rientrare nel piano di prove di compatibilità elettromagnetica.</p> <p>4. Qualora, durante la prova iniziale, sia necessario montare blocchi di ferrite o fogli di alluminio su diversi elementi per superare le prove di compatibilità elettromagnetica, ciò dimostra che il modello di compatibilità elettromagnetica era inefficace e potenzialmente soggetto a variazioni.</p> <p>Pertanto le prove iniziali non possono mai essere utilizzate per un'ulteriore revisione o estensione relativa ad altri veicoli o per aggiungere/modificare UEE (unità elettroniche) al veicolo/alle unità sottoposte alla prova.</p>
D3	Protezione dall'uso non autorizzato, sistemi di immobilizzazione e di allarme	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	
D4	Protezione del veicolo dagli attacchi informatici	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo (l'ambito di applicazione dell'atto normativo rimane invariato)	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ e N ₃ senza sedile del conducente e senza occupanti	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ senza sedile del conducente, con occupanti	Veicoli dual mode: veicoli con sedile del conducente, progettati e costruiti per essere guidati dal conducente nella «modalità di guida manuale» e per essere azionati dal sistema di guida automatizzata (automated driving system, ADS) senza supervisione del conducente nella «modalità di guida totalmente automatizzata».	Disposizioni specifiche da applicare in caso di utilizzo della lettera A (ossia l'omologazione non è possibile ai sensi dell'atto normativo perché non include ancora prescrizioni specifiche per i veicoli totalmente automatizzati). Non si applica alcuna disposizione se la categoria di veicoli non rientra nell'ambito di applicazione dell'atto normativo di base.
D5	Tachimetro	Regolamento (UE) 2019/2144	A	A	X (per la modalità di guida manuale). A (per la modalità di guida totalmente automatizzata).	Le prescrizioni non si applicano, salvo che il segnale di velocità deve essere inviato all'ADS.
D6	Contachilometri	Regolamento (UE) 2019/2144	A	A	X (per la modalità di guida manuale). A (per la modalità di guida totalmente automatizzata).	Il segnale del contachilometri deve essere inviato all'ADS.
D7	Dispositivi di limitazione della velocità	Regolamento (UE) 2019/2144	A	A	X (per la modalità di guida manuale). A per la modalità di guida totalmente automatizzata.	Modalità di prova necessaria. La gestione e la limitazione della velocità devono essere garantite dall'ADS.
D8	Adattamento intelligente della velocità	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	N.a.	X (per la modalità di guida manuale). N.a. (per la modalità di guida totalmente automatizzata) (funzionalità gestita dall'ADS).	
D9	Identificazione di comandi, spie e indicatori	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	N.a.	X (per la modalità di guida manuale). N.a. (per la modalità di guida totalmente automatizzata).	

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo (l'ambito di applicazione dell'atto normativo rimane invariato)	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ e N ₃ senza sedile del conducente e senza occupanti	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ senza sedile del conducente, con occupanti	Veicoli dual mode: veicoli con sedile del conducente, progettati e costruiti per essere guidati dal conducente nella «modalità di guida manuale» e per essere azionati dal sistema di guida automatizzata (automated driving system, ADS) senza supervisione del conducente nella «modalità di guida totalmente automatizzata».	Disposizioni specifiche da applicare in caso di utilizzo della lettera A (ossia l'omologazione non è possibile ai sensi dell'atto normativo perché non include ancora prescrizioni specifiche per i veicoli totalmente automatizzati). Non si applica alcuna disposizione se la categoria di veicoli non rientra nell'ambito di applicazione dell'atto normativo di base.
D10	Impianti di riscaldamento	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	A	X (per la modalità di guida manuale). A (per la modalità di guida totalmente automatizzata).	In caso di surriscaldamento di una o più parti dell'impianto di riscaldamento dell'abitacolo, la temperatura delle parti non deve superare 110 °C (70 °C per M ₂ e 80 °C per M ₃). L'attivazione e la regolazione dell'impianto di riscaldamento possono essere gestite dall'ADS e/o dai passeggeri o dall'operatore per interventi da remoto (se del caso).
D11	Dispositivi di segnalazione luminosa	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	
D12	Dispositivi di illuminazione della strada	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	
D13	Dispositivi catadiottrici	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	
D14	Sorgenti luminose	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	
D15	Montaggio dei dispositivi catadiottrici, di segnalazione luminosa e di illuminazione della strada	Regolamento (UE) 2019/2144	A	A	X (per la modalità di guida manuale). A (per la modalità di guida totalmente automatizzata).	Le prescrizioni devono rimanere invariate, ma in caso di malfunzionamento le informazioni devono essere inviate all'ADS e all'operatore per interventi da remoto (se del caso). L'attivazione delle luci è gestita dall'ADS. Per i veicoli bidirezionali le prescrizioni devono essere soddisfatte in entrambe le direzioni, salvo che ciò non sia incompatibile con l'uso concordato con l'autorità di omologazione.

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo (l'ambito di applicazione dell'atto normativo rimane invariato)	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ e N ₃ senza sedile del conducente e senza occupanti	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ senza sedile del conducente, con occupanti	Veicoli dual mode: veicoli con sedile del conducente, progettati e costruiti per essere guidati dal conducente nella «modalità di guida manuale» e per essere azionati dal sistema di guida automatizzata (automated driving system, ADS) senza supervisione del conducente nella «modalità di guida totalmente automatizzata».	Disposizioni specifiche da applicare in caso di utilizzo della lettera A (ossia l'omologazione non è possibile ai sensi dell'atto normativo perché non include ancora prescrizioni specifiche per i veicoli totalmente automatizzati). Non si applica alcuna disposizione se la categoria di veicoli non rientra nell'ambito di applicazione dell'atto normativo di base.
D16	Segnalazione di arresto di emergenza	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	
D17	Dispositivi tergifari (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	A	A	X (per la modalità di guida manuale). A (per la modalità di guida totalmente automatizzata).	Il comando del tergifari deve essere gestito dall'ADS.
D18	Indicatori di cambio di marcia	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	N.a.	X (per la modalità di guida manuale). N.a. (per la modalità totalmente automatizzata).	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
E	CONDUCENTE E COMPORTAMENTO DEL SISTEMA					
E1	Interfaccia di installazione di dispositivi di tipo alcolock	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	N.a.	X (per la modalità di guida manuale). N.a. (per la modalità di guida totalmente automatizzata).	
E2	Avviso di disattenzione e stanchezza del conducente	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	N.a.	X (per la modalità di guida manuale). N.a. (per la modalità di guida totalmente automatizzata).	

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo (l'ambito di applicazione dell'atto normativo rimane invariato)	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ e N ₃ senza sedile del conducente e senza occupanti	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ senza sedile del conducente, con occupanti	Veicoli dual mode: veicoli con sedile del conducente, progettati e costruiti per essere guidati dal conducente nella «modalità di guida manuale» e per essere azionati dal sistema di guida automatizzata (automated driving system, ADS) senza supervisione del conducente nella «modalità di guida totalmente automatizzata».	Disposizioni specifiche da applicare in caso di utilizzo della lettera A (ossia l'omologazione non è possibile ai sensi dell'atto normativo perché non include ancora prescrizioni specifiche per i veicoli totalmente automatizzati). Non si applica alcuna disposizione se la categoria di veicoli non rientra nell'ambito di applicazione dell'atto normativo di base.
E3	Avviso avanzato della distrazione del conducente	Regolamento (UE) 2019/2144	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	
E4	Sistema di monitoraggio della disponibilità del conducente (in caso di veicoli automatizzati)	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	N.a.	X	
E5	Registratore di dati di evento	Regolamento (UE) 2019/2144	A	A	A per la modalità di guida totalmente automatizzata. X per la modalità di guida manuale.	I dati specifici relativi all'ADS sono disciplinati dal regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362.
E6	Sistemi che sostituiscono il conducente nel controllo del veicolo (in caso di veicoli automatizzati)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	Disciplinati dal regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362.
E7	Sistemi che forniscono al veicolo informazioni sullo stato dello stesso e sulla zona circostante (in caso di veicoli automatizzati)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	Disciplinati dal regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362..

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo (l'ambito di applicazione dell'atto normativo rimane invariato)	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ e N ₃ senza sedile del conducente e senza occupanti	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ senza sedile del conducente, con occupanti	Veicoli dual mode: veicoli con sedile del conducente, progettati e costruiti per essere guidati dal conducente nella «modalità di guida manuale» e per essere azionati dal sistema di guida automatizzata (automated driving system, ADS) senza supervisione del conducente nella «modalità di guida totalmente automatizzata».	Disposizioni specifiche da applicare in caso di utilizzo della lettera A (ossia l'omologazione non è possibile ai sensi dell'atto normativo perché non include ancora prescrizioni specifiche per i veicoli totalmente automatizzati). Non si applica alcuna disposizione se la categoria di veicoli non rientra nell'ambito di applicazione dell'atto normativo di base.
E8	Guida in convoglio (platooning) (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.
E9	Sistemi che forniscono informazioni sulla sicurezza ad altri utenti della strada (in caso di veicoli automatizzati)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	Disciplinati dal regolamento di esecuzione (UE) 2022/2022/1362.
F COSTRUZIONE E CARATTERISTICHE GENERALI DEL VEICOLO						
F1	Alloggiamento della targa di immatricolazione	Regolamento (UE) 2019/2144	A	A	X (per la modalità di guida manuale). A (per la modalità di guida totalmente automatizzata).	Per i veicoli bidirezionali le prescrizioni devono essere soddisfatte in entrambe le direzioni, salvo che ciò non sia incompatibile con l'uso concordato con l'autorità di omologazione.
F2	Retromarcia	Regolamento (UE) 2019/2144	A	A	X (per la modalità di guida manuale). A (per la modalità di guida totalmente automatizzata).	L'ADS deve inoltre essere sottoposto a prova di manovrabilità (retromarcia). L'ADS deve provvedere ai compiti assegnati al conducente (ad esempio attivazione della retromarcia).

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo (l'ambito di applicazione dell'atto normativo rimane invariato)	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ e N ₃ senza sedile del conducente e senza occupanti	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ senza sedile del conducente, con occupanti	Veicoli dual mode: veicoli con sedile del conducente, progettati e costruiti per essere guidati dal conducente nella «modalità di guida manuale» e per essere azionati dal sistema di guida automatizzata (automated driving system, ADS) senza supervisione del conducente nella «modalità di guida totalmente automatizzata».	Disposizioni specifiche da applicare in caso di utilizzo della lettera A (ossia l'omologazione non è possibile ai sensi dell'atto normativo perché non include ancora prescrizioni specifiche per i veicoli totalmente automatizzati). Non si applica alcuna disposizione se la categoria di veicoli non rientra nell'ambito di applicazione dell'atto normativo di base.
F3	Serrature e cerniere delle porte	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	A	X (per la modalità di guida manuale). A (per la modalità di guida totalmente automatizzata).	Il segnale visivo del sistema di segnalazione della chiusura delle porte deve essere sostituito da un segnale trasmesso all'ADS e all'operatore per interventi da remoto (se del caso). La dotazione delle porte laterali munite di dispositivi di blocco deve essere a discrezione del costruttore. I comandi principali delle porte, normalmente accessibili al conducente, dovrebbero essere accessibili da un posto a sedere principale (se del caso) o essere adiacenti a ciascuna porta. L'ADS deve garantire che il veicolo possa muoversi solo se le porte sono chiuse.
F4	Predellini, maniglie e pedane	Regolamento (UE) 2019/2144	A	X	X	Le prescrizioni di accesso al veicolo non si applicano in assenza di cabina del veicolo.
F5	Sporgenze esterne	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	A	A (per la modalità di guida totalmente automatizzata).	I sensori montati sul veicolo dotato di ADS che sono necessari per eseguire l'attività di guida dinamica possono essere esclusi in modo analogo ai dispositivi per i sistemi a telecamera/a monitor se soddisfano le prescrizioni generali relative ai dispositivi a telecamera/a monitor di cui al punto 6.2.2.1 del regolamento ONU n. 46. Il punto «R» del conducente citato deve essere considerato il punto «R» del passeggero nella posizione più avanzata in caso di assenza di sedile del conducente.

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo (l'ambito di applicazione dell'atto normativo rimane invariato)	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ e N ₃ senza sedile del conducente e senza occupanti	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ senza sedile del conducente, con occupanti	Veicoli dual mode: veicoli con sedile del conducente, progettati e costruiti per essere guidati dal conducente nella «modalità di guida manuale» e per essere azionati dal sistema di guida automatizzata (automated driving system, ADS) senza supervisione del conducente nella «modalità di guida totalmente automatizzata».	Disposizioni specifiche da applicare in caso di utilizzo della lettera A (ossia l'omologazione non è possibile ai sensi dell'atto normativo perché non include ancora prescrizioni specifiche per i veicoli totalmente automatizzati). Non si applica alcuna disposizione se la categoria di veicoli non rientra nell'ambito di applicazione dell'atto normativo di base.
						Per i veicoli bidirezionali le prescrizioni devono essere soddisfatte in entrambe le direzioni. Sono consentite prescrizioni alternative che garantiscano un livello di sicurezza equivalente a quello ritenuto soddisfacente dall'autorità di omologazione se la conformità a tutte le prescrizioni in entrambe le direzioni è incompatibile con l'uso bidirezionale.
F6	Sporgenze esterne delle cabine di veicoli commerciali	Regolamento (UE) 2019/2144	A	A	A	I sensori montati sul veicolo dotato di ADS che sono necessari per eseguire l'attività di guida dinamica possono essere esclusi in modo analogo ai dispositivi per i sistemi a telecamera/a monitor se soddisfano le prescrizioni generali relative ai dispositivi a telecamera/a monitor di cui al punto 6.2.2.1 del regolamento ONU n. 46. Il punto «R» del conducente citato deve essere considerato il punto «R» del passeggero nella posizione più avanzata in caso di assenza di sedile del conducente. Per i veicoli bidirezionali le prescrizioni devono essere soddisfatte in entrambe le direzioni. Sono consentite prescrizioni alternative che garantiscano un livello di sicurezza equivalente a quello ritenuto soddisfacente dall'autorità di omologazione se la conformità a tutte le prescrizioni in entrambe le direzioni è incompatibile con l'uso bidirezionale.
F7	Targhetta regolamentare e numero di identificazione del veicolo	Regolamento (UE) 2019/2144	X A (per i veicoli bidirezionali).	X A (per i veicoli bidirezionali).	X	Per i veicoli bidirezionali le prescrizioni devono essere soddisfatte in entrambe le direzioni. Sono consentite prescrizioni alternative che garantiscano un livello di sicurezza equivalente a quello ritenuto soddisfacente dall'autorità di omologazione se la conformità a tutte le prescrizioni in entrambe le direzioni è incompatibile con l'uso bidirezionale.

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo (l'ambito di applicazione dell'atto normativo rimane invariato)	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ e N ₃ senza sedile del conducente e senza occupanti	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ senza sedile del conducente, con occupanti	Veicoli dual mode: veicoli con sedile del conducente, progettati e costruiti per essere guidati dal conducente nella «modalità di guida manuale» e per essere azionati dal sistema di guida automatizzata (automated driving system, ADS) senza supervisione del conducente nella «modalità di guida totalmente automatizzata».	Disposizioni specifiche da applicare in caso di utilizzo della lettera A (ossia l'omologazione non è possibile ai sensi dell'atto normativo perché non include ancora prescrizioni specifiche per i veicoli totalmente automatizzati). Non si applica alcuna disposizione se la categoria di veicoli non rientra nell'ambito di applicazione dell'atto normativo di base.
F8	Dispositivi di traino	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	
F9	Parafanghi delle ruote	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	A	X (per la modalità di guida manuale). A (per la modalità totalmente automatizzata).	Pienamente applicabile. Per i veicoli bidirezionali le prescrizioni devono essere soddisfatte in entrambe le direzioni. Sono consentite prescrizioni alternative che garantiscano un livello di sicurezza equivalente a quello ritenuto soddisfacente dall'autorità di omologazione se la conformità a tutte le prescrizioni in entrambe le direzioni è incompatibile con l'uso bidirezionale.
F10	Dispositivi antispruzzo	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	
F11	Masse e dimensioni	Regolamento (UE) 2019/2144	A	A.	A (per la modalità totalmente automatizzata). X (per la modalità di guida manuale).	La massa in ordine di marcia deve escludere la massa del conducente se a bordo non è presente un operatore. I sensori dell'ADS superiori a due metri non sono inclusi nelle dimensioni massime conformemente alle disposizioni dell'allegato XIII del regolamento (UE) 2021/535.
F12	Dispositivi di accoppiamento meccanico	Regolamento (UE) 2019/2144	A	A	X (per la modalità di guida manuale). A (per la modalità di guida totalmente automatizzata).	L'indicazione al conducente che il dispositivo di accoppiamento meccanico è bloccato/sbloccato deve essere comunicata all'ADS e all'operatore per interventi da remoto (se del caso).

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo (l'ambito di applicazione dell'atto normativo rimane invariato)	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ e N ₃ senza sedile del conducente e senza occupanti	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ senza sedile del conducente, con occupanti	Veicoli dual mode: veicoli con sedile del conducente, progettati e costruiti per essere guidati dal conducente nella «modalità di guida manuale» e per essere azionati dal sistema di guida automatizzata (automated driving system, ADS) senza supervisione del conducente nella «modalità di guida totalmente automatizzata».	Disposizioni specifiche da applicare in caso di utilizzo della lettera A (ossia l'omologazione non è possibile ai sensi dell'atto normativo perché non include ancora prescrizioni specifiche per i veicoli totalmente automatizzati). Non si applica alcuna disposizione se la categoria di veicoli non rientra nell'ambito di applicazione dell'atto normativo di base.
F13	Veicoli destinati al trasporto di merci pericolose (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	I veicoli totalmente automatizzati destinati al trasporto di merci pericolose non possono essere omologati.
F14	Caratteristiche generali di costruzione degli autobus	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	A	X (per la modalità di guida manuale). A (per la modalità totalmente automatizzata).	Gli autobus senza tetto e i filobus non rientrano nell'ambito di applicazione. In generale, il principio di sicurezza dell'ADS deve comprendere i compiti normalmente previsti per il conducente di cui al regolamento ONU n. 107. Non si applicano le prescrizioni di cui ai punti 7.2.2.1.1, 7.2.2.1.2 e 7.2.2.1.3 di cui all'allegato 3 del regolamento UNECE n. 107. Tutte le informazioni richieste normalmente visualizzate o notificate al conducente o le informazioni ai passeggeri in caso di emergenza devono essere trasferite all'ADS, all'operatore a bordo e all'operatore per interventi da remoto (ad esempio sistema antincendio). L'ADS deve provvedere alle porte a comando elettrico. L'ADS deve provvedere alla reazione al fuoco nell'ambito del principio di sicurezza dell'ADS (ad esempio manovra di emergenza e trasferimento in condizioni di sicurezza), alle porte sbloccate automaticamente quando ciò avviene in sicurezza.

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo (l'ambito di applicazione dell'atto normativo rimane invariato)	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ e N ₃ senza sedile del conducente e senza occupanti	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ senza sedile del conducente, con occupanti	Veicoli dual mode: veicoli con sedile del conducente, progettati e costruiti per essere guidati dal conducente nella «modalità di guida manuale» e per essere azionati dal sistema di guida automatizzata (automated driving system, ADS) senza supervisione del conducente nella «modalità di guida totalmente automatizzata».	Disposizioni specifiche da applicare in caso di utilizzo della lettera A (ossia l'omologazione non è possibile ai sensi dell'atto normativo perché non include ancora prescrizioni specifiche per i veicoli totalmente automatizzati). Non si applica alcuna disposizione se la categoria di veicoli non rientra nell'ambito di applicazione dell'atto normativo di base.
						In caso di emergenza, l'ADS deve provvedere al sistema di illuminazione di emergenza nell'ambito del principio di sicurezza dell'ADS. Una volta attivato, il sistema di illuminazione di emergenza deve rimanere attivo per almeno 30 minuti. Questa funzione attiva deve essere visualizzata anche dall'operatore per interventi da remoto che può disattivare il sistema di illuminazione di emergenza. Durante il funzionamento dell'ADS, il sistema di abbassamento deve essere azionato automaticamente per raggiungere l'altezza richiesta. Anche il sistema di prevenzione deve rientrare nel principio di sicurezza dell'ADS per evitare che i piedi/le gambe dei passeggeri che salgono sul veicolo rimangano bloccati sotto il veicolo durante il processo di abbassamento.
F15	Resistenza della sovrastruttura negli autobus	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	X	X	
F16	Infiammabilità degli autobus	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	X	X	
G	PRESTAZIONI AMBIENTALI ED EMISSIONI					
G1	Livello sonoro	Regolamento (UE) n. 540/2014	A	A	X (per la modalità di guida manuale). A (per la modalità di guida totalmente automatizzata).	Modalità di prova necessaria. Il costruttore deve definire le modalità di esecuzione della prova conformemente alla giustificazione tecnica di concerto con il servizio tecnico. Per l'omologazione deve essere preso in considerazione il valore massimo misurato in modalità manuale e/o autonoma.

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo (l'ambito di applicazione dell'atto normativo rimane invariato)	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ e N ₃ senza sedile del conducente e senza occupanti	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ senza sedile del conducente, con occupanti	Veicoli dual mode: veicoli con sedile del conducente, progettati e costruiti per essere guidati dal conducente nella «modalità di guida manuale» e per essere azionati dal sistema di guida automatizzata (automated driving system, ADS) senza supervisione del conducente nella «modalità di guida totalmente automatizzata».	Disposizioni specifiche da applicare in caso di utilizzo della lettera A (ossia l'omologazione non è possibile ai sensi dell'atto normativo perché non include ancora prescrizioni specifiche per i veicoli totalmente automatizzati). Non si applica alcuna disposizione se la categoria di veicoli non rientra nell'ambito di applicazione dell'atto normativo di base.
						<p>I veicoli con livelli sonori complessivi conformi alle prescrizioni di cui al punto 6.2.8 del regolamento UNECE n. 138(1) con un margine di +3 dB (A) non è necessario che siano dotati di un sistema di allarme acustico per veicoli (Acoustic Vehicle Alerting System, AVAS). Le prescrizioni di cui al punto 6.2.8 di detto regolamento per le bande in terzi d'ottava e le prescrizioni di cui al punto 6.2.3 del medesimo regolamento per la variazione di frequenza di cui al punto 2.4 dello stesso regolamento («variazione di frequenza») non si applicano a tali veicoli per determinare la necessità di un AVAS indipendentemente dal fatto che i veicoli siano guidati in modalità manuale o autonoma durante la prova.</p> <p>Il punto R del sedile del conducente deve essere considerato il punto R più basso dei sedili del passeggero della prima fila.</p> <p>Procedura di prova utilizzata/disposizione speciale da registrare nel verbale di prova.</p>
G2	Emissioni dallo scarico del veicolo in laboratorio	Regolamento (CE) n. 715/2007	A	A	<p>X (per la modalità di guida manuale).</p> <p>A (per la modalità di guida totalmente automatizzata).</p>	<p>Il costruttore deve definire una modalità di prova per consentire la prova su un banco dinamometrico e comunicare il metodo alle autorità di omologazione competenti.</p> <p>Il sistema d'allerta e di persuasione del conducente richiesto deve essere sostituito da segnali trasmessi al sistema di guida automatizzata e all'operatore per interventi da remoto (se del caso). Il momento in cui sarà attivato il sistema di persuasione deve essere chiaramente indicato all'operatore per interventi da remoto.</p>

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo (l'ambito di applicazione dell'atto normativo rimane invariato)	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ e N ₃ senza sedile del conducente e senza occupanti	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ senza sedile del conducente, con occupanti	Veicoli dual mode: veicoli con sedile del conducente, progettati e costruiti per essere guidati dal conducente nella «modalità di guida manuale» e per essere azionati dal sistema di guida automatizzata (automated driving system, ADS) senza supervisione del conducente nella «modalità di guida totalmente automatizzata».	Disposizioni specifiche da applicare in caso di utilizzo della lettera A (ossia l'omologazione non è possibile ai sensi dell'atto normativo perché non include ancora prescrizioni specifiche per i veicoli totalmente automatizzati). Non si applica alcuna disposizione se la categoria di veicoli non rientra nell'ambito di applicazione dell'atto normativo di base.
G2a	Determinazione di emissioni di CO ₂ e consumo di carburante specifici del veicolo e dispositivo per il monitoraggio di bordo del consumo di carburante e/o dell'energia elettrica	Regolamento (CE) n. 715/2007	A	A	X (per la modalità di guida manuale). A (per la modalità di guida totalmente automatizzata).	Il costruttore deve definire una modalità di prova per consentire la prova su un banco dinamometrico e comunicare il metodo alle autorità di omologazione competenti.
G3	Emissioni dallo scarico del motore in laboratorio	Regolamento (CE) n. 595/2009	A	A	X (per la modalità di guida manuale). A (per la modalità di guida automatizzata).	Il sistema d'allerta e di persuasione del conducente richiesto deve essere sostituito da segnali trasmessi al sistema di guida automatizzata e all'operatore per interventi da remoto (se del caso). Il momento in cui sarà attivato il sistema di persuasione deve essere chiaramente indicato all'operatore per interventi da remoto.
G3a	Determinazione di emissioni di CO ₂ e consumo di carburante specifici del veicolo	Regolamento (CE) n. 595/2009	A	A	X (per la modalità di guida manuale). A (per la modalità di guida automatizzata).	Il costruttore deve definire una modalità di prova per effettuare la procedura di prova di verifica e comunicare il metodo alle autorità di omologazione competenti.
G3b	Determinazione di prestazioni di efficienza energetica specifiche del rimorchio	Regolamento (CE) n. 595/2009	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo (l'ambito di applicazione dell'atto normativo rimane invariato)	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ e N ₃ senza sedile del conducente e senza occupanti	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ senza sedile del conducente, con occupanti	Veicoli dual mode: veicoli con sedile del conducente, progettati e costruiti per essere guidati dal conducente nella «modalità di guida manuale» e per essere azionati dal sistema di guida automatizzata (automated driving system, ADS) senza supervisione del conducente nella «modalità di guida totalmente automatizzata».	Disposizioni specifiche da applicare in caso di utilizzo della lettera A (ossia l'omologazione non è possibile ai sensi dell'atto normativo perché non include ancora prescrizioni specifiche per i veicoli totalmente automatizzati). Non si applica alcuna disposizione se la categoria di veicoli non rientra nell'ambito di applicazione dell'atto normativo di base.
G4	Emissioni dallo scarico su strada	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	A	A	X (per la modalità di guida manuale). A (per la modalità di guida automatizzata).	Il costruttore deve definire una modalità di prova per consentire la prova su strada e comunicare il metodo alle autorità di omologazione competenti. Il sistema d'allerta e di persuasione del conducente richiesto deve essere sostituito da segnali trasmessi al sistema di guida automatizzata e all'operatore per interventi da remoto (se del caso). Il momento in cui sarà attivato il sistema di persuasione deve essere chiaramente indicato all'operatore per interventi da remoto.
G5	Durata delle emissioni dallo scarico	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	A	A	X (per la modalità di guida manuale).	Il costruttore deve definire una modalità di prova per consentire la prova su strada e comunicare il metodo alle autorità di omologazione competenti.
G6	Emissioni dal basamento	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	X	X	X	
G7	Emissioni per evaporazione	Regolamento (CE) n. 715/2007	X	X	X	

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo (l'ambito di applicazione dell'atto normativo rimane invariato)	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ e N ₃ senza sedile del conducente e senza occupanti	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ senza sedile del conducente, con occupanti	Veicoli dual mode: veicoli con sedile del conducente, progettati e costruiti per essere guidati dal conducente nella «modalità di guida manuale» e per essere azionati dal sistema di guida automatizzata (automated driving system, ADS) senza supervisione del conducente nella «modalità di guida totalmente automatizzata».	Disposizioni specifiche da applicare in caso di utilizzo della lettera A (ossia l'omologazione non è possibile ai sensi dell'atto normativo perché non include ancora prescrizioni specifiche per i veicoli totalmente automatizzati). Non si applica alcuna disposizione se la categoria di veicoli non rientra nell'ambito di applicazione dell'atto normativo di base.
G8	Emissioni dallo scarico a bassa temperatura in laboratorio	Regolamento (CE) n. 715/2007	A	A	X (per la modalità di guida manuale). A (per la modalità di guida automatizzata).	Il costruttore deve definire una modalità di prova per consentire la prova su un banco dinamometrico e comunicare il metodo alle autorità di omologazione competenti. Il sistema d'allerta e di persuasione del conducente richiesto deve essere sostituito da segnali trasmessi al sistema di guida automatizzata e all'operatore per interventi da remoto (se del caso). Il momento in cui sarà attivato il sistema di persuasione deve essere chiaramente indicato all'operatore per interventi da remoto.
G9	Diagnostica di bordo	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	A	A	X (per la modalità di guida manuale). A (per la modalità di guida automatizzata).	La spia di guasto (Malfunction Indicator Light, MIL) richiesta deve essere sostituita da un segnale trasmesso al sistema di guida automatizzata e all'operatore per interventi da remoto (se del caso).
G10	Assenza di impianto di manipolazione	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	X	X	X	
G11	Strategie ausiliarie di controllo delle emissioni	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	X	X	X	

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo (l'ambito di applicazione dell'atto normativo rimane invariato)	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ e N ₃ senza sedile del conducente e senza occupanti	Veicoli totalmente automatizzati delle categorie N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ senza sedile del conducente, con occupanti	Veicoli dual mode: veicoli con sedile del conducente, progettati e costruiti per essere guidati dal conducente nella «modalità di guida manuale» e per essere azionati dal sistema di guida automatizzata (automated driving system, ADS) senza supervisione del conducente nella «modalità di guida totalmente automatizzata».	Disposizioni specifiche da applicare in caso di utilizzo della lettera A (ossia l'omologazione non è possibile ai sensi dell'atto normativo perché non include ancora prescrizioni specifiche per i veicoli totalmente automatizzati). Non si applica alcuna disposizione se la categoria di veicoli non rientra nell'ambito di applicazione dell'atto normativo di base.
G12	Prevenzione delle manomissioni	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	X	X	X	
G13	Riciclabilità	Direttiva 2005/64/CE	X	X	X	
G14	Sistemi di condizionamento dell'aria	Direttiva 2006/40/CE	N.a.	X	X	
H ACCESSO ALLE INFORMAZIONI DEL VEICOLO E AGGIORNAMENTO DEL SOFTWARE						
H1	Accesso alle informazioni OBD del veicolo e alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo	Regolamento (UE) 2018/858, articoli da 61 a 66 e allegato X	X	X	X	
H2	Aggiornamento del software	Regolamento (UE) 2018/858 Regolamento ONU n. 156	X	X	X	



Appendice 2

Requisiti per l'omologazione UE individuale di un veicolo a norma dell'articolo 44

1. APPLICAZIONE

Ai fini dell'applicazione della presente appendice, un veicolo è considerato nuovo se:

- a) non è mai stato immatricolato in precedenza; o
- b) è stato immatricolato per meno di 6 mesi al momento della domanda di omologazione individuale.

Un veicolo è considerato immatricolato se ha ottenuto un'autorizzazione amministrativa permanente, temporanea o a breve termine per la messa in circolazione stradale, comprendente la sua identificazione e il rilascio di un numero di immatricolazione ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ In assenza di un documento di immatricolazione, l'autorità competente può fare riferimento alla prova documentale disponibile della data di fabbricazione o alla prova documentale del primo acquisto.

2. DISPOSIZIONI AMMINISTRATIVE

2.1. Classificazione del veicolo

I veicoli sono classificati in conformità dei criteri figuranti nell'allegato I nel modo seguente:

- a) è preso in considerazione il numero effettivo di posti a sedere; e
- b) il carico massimo tecnicamente ammissibile è quello dichiarato dal costruttore nel paese di origine ed indicato nella sua documentazione ufficiale.

Se la categoria del veicolo non può essere determinata facilmente a causa del design della carrozzeria, si applicano le condizioni di cui all'allegato I.

2.2. Domanda di omologazione individuale di veicoli

- a) Il richiedente presenta una domanda all'autorità di omologazione, accompagnata da tutti i documenti pertinenti necessari per la procedura di omologazione.

Se la documentazione presentata è incompleta, falsificata o contraffatta, la domanda di omologazione è respinta.

- b) Per un dato veicolo può essere presentata una sola domanda in un solo Stato membro. L'autorità di omologazione può esigere dal richiedente una dichiarazione scritta con cui il richiedente si impegna a presentare una sola domanda nello Stato membro dell'autorità di omologazione.

Per «dato veicolo» si intende un veicolo fisico il cui VIN è chiaramente indicato.

Il richiedente può però chiedere un'omologazione UE individuale in un altro Stato membro per un altro dato veicolo con caratteristiche tecniche identiche o simili a quelle del veicolo che ha ottenuto un'omologazione EU individuale.

- c) Il modello del modulo di domanda e il formato del file sono stabiliti dall'autorità di omologazione.

I dettagli del veicolo richiesti possono consistere solo in una selezione appropriata delle informazioni di cui all'allegato I.

- d) Le prescrizioni tecniche da soddisfare sono quelle figuranti al punto 4.

▼B

Le prescrizioni tecniche sono quelle applicabili ai veicoli appartenenti a un tipo di veicolo attualmente in produzione, alla data di presentazione della domanda.

- e) Per quanto riguarda le prove richieste a norma degli atti normativi indicati nel presente allegato, il richiedente deve presentare una dichiarazione di conformità alle norme o ai regolamenti internazionali riconosciuti. La dichiarazione in questione può essere rilasciata solo dal costruttore del veicolo.

Per «dichiarazione di conformità» s'intende una dichiarazione rilasciata dall'ufficio o reparto dell'impresa del costruttore debitamente autorizzato dalla direzione a impegnare pienamente la responsabilità giuridica del costruttore per quanto riguarda la progettazione e la costruzione del veicolo.

Gli atti normativi in base ai quali va fornita una tale dichiarazione sono indicati al punto 4.

Se una dichiarazione di conformità suscita dubbi, il richiedente può essere invitato a chiedere al costruttore un elemento di prova, comprendente un verbale di prova, che possa comprovare la dichiarazione del costruttore.

2.3. Servizi tecnici incaricati delle omologazioni individuali di veicoli

- a) I servizi tecnici incaricati delle omologazioni individuali di veicoli rientrano nella categoria A di cui all'articolo 68, paragrafo 1.
- b) In deroga all'obbligo di dimostrare la conformità alle norme elencate nell'appendice 1 dell'allegato III, i servizi tecnici devono essere conformi alle seguenti norme:
- i) EN ISO/IEC 17025:2005 se eseguono essi stessi le prove;
 - ii) EN ISO/IEC 17020:2012 se verificano la conformità del veicolo alle prescrizioni figuranti nella presente appendice.
- c) Se, su richiesta del richiedente, vanno effettuate prove specifiche che richiedono competenze specifiche, tali prove sono eseguite da uno dei servizi tecnici notificati alla Commissione, a scelta del richiedente.

2.4. Relazioni di prova

- a) I verbali di prova vanno redatti in conformità del punto 5.10.2 della norma EN ISO/IEC 17025:2005.
- b) I verbali vanno redatti in una delle lingue dell'Unione stabilita dall'autorità di omologazione.

Se, in applicazione del punto 2.3, lettera c), un verbale di prova è stato rilasciato in uno Stato membro diverso da quello scelto per l'omologazione individuale di veicoli, l'autorità di omologazione può chiedere al richiedente di fornirne una traduzione certificata.

- c) I verbali di prova devono contenere una descrizione del veicolo sottoposto alla prova, compresa la sua identificazione. Devono essere descritte le parti che rivestono una funzione importante per i risultati delle prove e deve essere indicato il loro numero di identificazione.
- d) Su domanda del richiedente, un verbale di prova relativo a un sistema di cui è munito un dato veicolo può essere presentato varie volte dallo stesso richiedente o da un altro, ai fini dell'omologazione individuale di un altro veicolo.

▼B

In tal caso, l'autorità di omologazione provvede affinché le caratteristiche tecniche del veicolo siano ispezionate sulla base del verbale di prova.

L'ispezione del veicolo e la documentazione che accompagna il verbale di prova devono dimostrare che il veicolo per il quale viene richiesta un'omologazione individuale presenta le stesse caratteristiche del veicolo descritto nel verbale.

- e) Possono essere presentate solo copie autenticate del verbale di prova.
- f) I verbali di prova di cui alla lettera d) non comprendono i verbali redatti ai fini del rilascio di un'omologazione individuale del veicolo.

2.5. La procedura di omologazione individuale dei veicoli comporta l'ispezione fisica di ciascun veicolo da parte del servizio tecnico.

Non sono permesse eccezioni a tale principio.

2.6. Se l'autorità di omologazione ritiene che il veicolo soddisfi i requisiti tecnici specificati nella presente appendice e che sia conforme alla descrizione allegata alla domanda, rilascia l'omologazione in conformità dell'articolo 44.

2.7. Il certificato di omologazione è redatto in conformità dell'articolo 44.

2.8. L'autorità di omologazione tiene un registro di tutte le omologazioni rilasciate a norma dell'articolo 44.

3. REVISIONE DELLE PRESCRIZIONI TECNICHE

L'elenco delle prescrizioni tecniche figurante al punto 4 deve essere riveduto regolarmente per tenere conto dei risultati dei lavori di armonizzazione in corso nell'ambito del Forum mondiale per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli (WP.29) a Ginevra e dell'evoluzione della legislazione nei paesi terzi.

4. PRESCRIZIONI TECNICHE

Parte I: Veicoli appartenenti alla categoria M₁

Voce	Riferimento dell'atto normativo	Prescrizioni alternative
1	Direttiva 70/157/CEE del Consiglio ⁽¹⁾ (Livello sonoro ammissibile)	<p>Prova con veicolo in marcia</p> <p>a) Va eseguita una prova in conformità al metodo «A» di cui all'allegato 3 del regolamento UN n. 51.</p> <p>I limiti sono quelli specificati all'allegato I, punto 2.1, della direttiva 70/157/CEE. È permesso 1 decibel oltre i limiti autorizzati.</p> <p>b) La pista di prova è conforme all'allegato 8 del regolamento UN n. 51. Può essere utilizzata una pista di prova con specifiche diverse a condizione che il servizio tecnico abbia effettuato prove di correlazione. Se necessario si applica un fattore di correzione.</p> <p>c) Non è necessario condizionare i dispositivi silenziatori di scarico contenenti materiali fibrosi, come prescritto nell'allegato 5 del regolamento UN n. 51.</p> <p>Prova con veicolo fermo</p> <p>Va eseguita una prova in conformità del punto 3.2 dell'allegato 3 del regolamento UN n. 51.</p>

▼B

Voce	Riferimento dell'atto normativo	Prescrizioni alternative
2 A	<p data-bbox="387 439 687 465">Regolamento (CE) n. 715/2007</p> <p data-bbox="387 495 794 544">(emissioni Euro 5 ed Euro 6) veicoli commerciali leggeri/accesso alle informazioni)</p>	<p data-bbox="815 439 1102 465">Emissioni di gas dallo scarico</p> <p data-bbox="815 495 1398 645">a) Va eseguita una prova di tipo I in conformità dell'allegato III del regolamento (CE) n. 692/2008, utilizzando i fattori di deterioramento di cui all'allegato VII, punto 1.4, del regolamento (CE) n. 692/2008. I valori limite da applicare sono quelli specificati nell'allegato I, tabelle I e II, del regolamento (CE) n. 715/2007.</p> <p data-bbox="815 674 1398 745">b) Non è necessario che il veicolo abbia percorso 3 000 km, come richiesto nell'allegato 4, punto 3.1.1, del regolamento UN n. 83.</p> <p data-bbox="815 775 1398 853">c) Il carburante da utilizzare per la prova è il carburante di riferimento secondo quanto prescrive l'allegato IX del regolamento (CE) n. 692/2008.</p> <p data-bbox="815 882 1398 960">d) Il dinamometro va regolato conformemente alle prescrizioni tecniche di cui all'allegato 4, punto 3.2, del regolamento UN n. 83.</p> <p data-bbox="815 990 1398 1090">e) La prova di cui alla lettera a) non va eseguita se può essere dimostrato che il veicolo è conforme ai regolamenti della California di cui all'allegato I, punto 2.1.1, del regolamento (CE) n. 692/2008.</p> <p data-bbox="815 1120 1078 1146">Emissioni per evaporazione</p> <p data-bbox="815 1176 1398 1247">Per i motori alimentati a benzina, è richiesta la presenza di un sistema di controllo delle emissioni per evaporazione (per esempio un filtro a carbone).</p> <p data-bbox="815 1276 1054 1303">Emissioni dal basamento</p> <p data-bbox="815 1332 1398 1382">È richiesta la presenza di un dispositivo di riciclo dei gas del basamento.</p> <p data-bbox="815 1411 868 1438">OBD</p> <p data-bbox="815 1467 1230 1494">a) Il veicolo è munito di un sistema OBD.</p> <p data-bbox="815 1523 1398 1594">b) L'interfaccia OBD deve essere in grado di comunicare con gli strumenti diagnostici generalmente utilizzati per le ispezioni tecniche periodiche.</p> <p data-bbox="815 1624 983 1650">Opacità del fumo</p> <p data-bbox="815 1680 1398 1751">a) I veicoli muniti di motore diesel vanno sottoposti a una prova conformemente ai metodi di cui all'allegato IV, appendice 2, del regolamento (CE) n. 692/2008.</p> <p data-bbox="815 1780 1398 1852">b) Il valore corretto del coefficiente di assorbimento è indicato in modo ben visibile e in una posizione facilmente accessibile.</p> <p data-bbox="815 1881 1230 1908">Emissioni di CO₂ e consumo di carburante</p> <p data-bbox="815 1937 1398 2009">a) Va eseguita una prova in conformità dell'allegato XII del regolamento (CE) n. 692/2008.</p>

▼B

Voce	Riferimento dell'atto normativo	Prescrizioni alternative
		<p>b) Non è necessario che il veicolo abbia percorso 3 000 km, come richiesto nell'allegato 4, punto 3.1.1, del regolamento UN n. 83.</p> <p>c) Se il veicolo è conforme ai regolamenti della California di cui all'allegato I, punto 2.1.1, del regolamento (CE) n. 692/2008 e quindi non è richiesta una prova delle emissioni di gas dallo scarico, gli Stati membri calcolano le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante con le formule indicate nelle note esplicative ^(b) e ^(c).</p> <p>Accesso alle informazioni</p> <p>Le disposizioni riguardanti l'accesso alle informazioni non si applicano.</p> <p>Misurazione della potenza</p> <p>a) Il richiedente presenta una dichiarazione del costruttore che indichi la potenza massima del motore in kW nonché la velocità corrispondente espressa in giri per minuto.</p> <p>b) In alternativa, può essere fatto riferimento a una curva della potenza del motore fornita dal richiedente che contenga le stesse informazioni.</p>
3 A	<p>Regolamento UN n. 34</p> <p>(Serbatoi di carburante/dispositivi di protezione posteriori)</p>	<p>Serbatoi di carburante</p> <p>a) I serbatoi di carburante devono essere conformi al punto 5 del regolamento UN n. 34, ad eccezione dei punti 5.1, 5.2 e 5.12. In particolare, essi devono essere conformi ai punti 5.9 e 5.9.1, ma non è richiesta una prova di sgocciolamento.</p> <p>b) I serbatoi di GPL o GNC devono essere omologati rispettivamente in conformità del regolamento UN n. 67, serie di modifiche 01, o in conformità del regolamento UN n. 110 ^(a).</p> <p>Disposizioni specifiche per i serbatoi di carburante in materia plastica</p> <p>Il richiedente fornisce una dichiarazione del costruttore attestante che il serbatoio di carburante del veicolo in questione il cui VIN deve essere specificato, è conforme ad almeno una delle seguenti disposizioni:</p> <p>— la norma FMVSS n. 301 (Integrità del sistema di carburante); o</p> <p>— l'allegato 5 del regolamento UN n. 34.</p> <p>Dispositivo di protezione posteriore</p> <p>La parte posteriore del veicolo deve essere costruita conformemente ai punti 8 e 9, del regolamento UN n. 34.</p>
3B	<p>Regolamento UN n. 58</p> <p>(protezione posteriore anticuneamento)</p>	<p>La parte posteriore del veicolo deve essere costruita conformemente al punto 2 del regolamento UN n. 58. È sufficiente che siano soddisfatte le prescrizioni di cui al punto 2.3.</p>
4 A	<p>Regolamento (UE) n. 1003/2010</p> <p>(Targa posteriore d'immatricolazione)</p>	<p>Lo spazio, l'inclinazione, gli angoli di visibilità e la posizione della targa d'immatricolazione devono essere conformi al regolamento (UE) n. 1003/2010.</p>

▼B

Voce	Riferimento dell'atto normativo	Prescrizioni alternative
5 A	Regolamento UN n. 79 (Dispositivi di sterzo)	<p>Sistemi meccanici</p> <p>a) Il meccanismo di sterzo deve essere costruito in modo da autocentrarsi. Per verificare la conformità a tale disposizione, va eseguita una prova in conformità dei punti 6.1.2 e 6.2.1, del regolamento UN n. 79.</p> <p>b) L'avaria del dispositivo di sterzo non deve causare la totale perdita di controllo del veicolo.</p> <p>Sistema complesso di comando elettronico del veicolo (dispositivi «drive-by-wire»)</p> <p>I sistemi complessi di comando elettronico sono permessi solo se conformi all'allegato 6 del regolamento UN n. 79.</p>
6 A	Regolamento UN n. 11 (Serrature e cerniere delle porte)	Conformità al punto 6.1.5.4 del regolamento UN n. 11.
7 A	Regolamento UN n. 28 (Segnalatori acustici)	<p>Componenti</p> <p>Non è necessario che i segnalatori acustici siano omologati in conformità del regolamento UN n. 28. Essi devono però emettere un suono continuativo, come richiesto al punto 6.1.1 del regolamento UN n. 28.</p> <p>Installazione sul veicolo</p> <p>a) Va eseguita una prova in conformità del punto 6.2 del regolamento UN n. 28.</p> <p>b) Il livello massimo di pressione sonora deve essere conforme al punto 6.2.7.</p>
8 A	Regolamento UN n. 46 (Dispositivi per la visione indiretta)	<p>Componenti</p> <p>a) Il veicolo deve essere munito dei retrovisori prescritti al punto 15.2 del regolamento UN n. 46.</p> <p>b) Non è necessario che siano omologati in conformità del regolamento UN n. 46.</p> <p>c) I raggi di curvatura degli specchi non devono causare distorsioni notevoli dell'immagine. Il servizio tecnico può decidere di controllare i raggi di curvatura con il metodo descritto nell'allegato 7 del regolamento UN n. 46. I raggi di curvatura non devono essere inferiori a quelli richiesti al punto 6.1.2.2.4 del regolamento UN n. 46.</p> <p>Installazione sul veicolo</p> <p>Va effettuata una misurazione per garantire che i campi di visibilità siano conformi al punto 15.2.4 del regolamento UN n. 46.</p>



Voce	Riferimento dell'atto normativo	Prescrizioni alternative
9B	Regolamento UN n. 13-H (Frenatura)	<p>Disposizioni generali</p> <p>a) Il sistema di frenatura deve essere conforme al punto 5 del regolamento UN n. 13-H.</p> <p>b) I veicoli devono essere muniti di un sistema elettronico di frenatura antibloccaggio che agisce su tutte le ruote.</p> <p>c) Le prestazioni del sistema di frenatura devono essere conformi all'allegato III del regolamento UN n. 13-H.</p> <p>d) A tal fine vanno effettuate prove su strada, su un tracciato la cui superficie presenti una forte aderenza. La prova del freno di stazionamento va eseguita su una pendenza del 18 % (in salita e in discesa).</p> <p>Vanno effettuate solo le prove indicate di seguito nelle rubriche «Freno di servizio» e «Freno di stazionamento». In ogni caso, il veicolo è a pieno carico.</p> <p>e) La prova su strada alla lettera d) non va effettuata se il richiedente presenta una dichiarazione del costruttore attestante che il veicolo è conforme al regolamento UN n. 13-H, compreso il supplemento 5, o alla norma FMVSS n. 135.</p> <p>Freno di servizio</p> <p>a) Va eseguita una prova di «tipo 0»: come prescritto nell'allegato 3, punti 1.4.2 e 1.4.3, del regolamento UN n. 13-H.</p> <p>b) Va eseguita inoltre una prova di «tipo I»: come prescritto nell'allegato 3, punto 1.5 del regolamento UN n. 13-H.</p> <p>Freno di stazionamento</p> <p>Va eseguita una prova in conformità dell'allegato 3, punto 2.3, del regolamento UN n. 13-H.</p>
10 A	Regolamento UN n. 10 [Perturbazioni radioelettriche (compatibilità elettromagnetica)]	<p>Componenti</p> <p>a) Non è necessario che le unità elettriche/elettroniche siano omologate in conformità del regolamento UN n. 10.</p> <p>b) I dispositivi elettrici/elettronici montati successivamente devono però essere conformi al regolamento UN n. 10.</p> <p>Perturbazioni elettromagnetiche</p> <p>Il richiedente fornisce una dichiarazione del costruttore attestante che il veicolo è conforme al regolamento UN n. 10 o alle seguenti norme alternative:</p> <p>— perturbazione elettromagnetica a banda larga: CISPR 12 o SAE J551-2; o</p>

▼B

Voce	Riferimento dell'atto normativo	Prescrizioni alternative
		<p>— perturbazione elettromagnetica a banda stretta: CISPR 12 (fuori bordo) o 25 (a bordo) o SAE J551-4 e SAE J1113-41.</p> <p>Prove dell'immunità</p> <p>La prova dell'immunità non è applicata.</p>
12 A	<p>Regolamento UN n. 21</p> <p>(Finiture interne)</p>	<p>Allestimento interno</p> <p>a) Per quanto riguarda le prescrizioni relative all'assorbimento di energia, il veicolo è considerato conforme al regolamento UN n. 21 se è dotato di almeno due airbag frontali, uno inserito nel volante e l'altro nel cruscotto.</p> <p>b) Se il veicolo è dotato di un solo airbag frontale inserito nel volante, il cruscotto deve essere costituito da materiale che assorbe energia.</p> <p>c) Il servizio tecnico deve verificare che non vi siano spigoli vivi nelle zone definite nei punti da 5.1 a 5.7 del regolamento UN n. 21.</p> <p>Comandi elettrici</p> <p>a) I finestrini, i tetti apribili e le pareti divisorie interne a comando elettrico devono essere sottoposti a prova in conformità del punto 5.8 del regolamento UN n. 21.</p> <p>La sensibilità dei sistemi di inversione automatica di cui al punto 5.8.3 può essere diversa da quanto prescritto al punto 5.8.3.1.1 del regolamento UN n. 21.</p> <p>b) I finestrini elettrici che non possono essere chiusi se l'accensione non è attivata sono esenti dalle prescrizioni relative ai sistemi di inversione automatica.</p>
13 A	<p>Regolamento UN n. 18</p> <p>(Antifurto e immobilizzatore)</p>	<p>a) Al fine di impedire un utilizzo non autorizzato, il veicolo deve essere munito di:</p> <p>— un dispositivo di blocco, definito al punto 2.3 del regolamento UN n. 18; e</p> <p>— un immobilizzatore conforme alle prescrizioni tecniche di cui al punto 5 del regolamento UN n. 18;</p> <p>b) Se, in applicazione della lettera a), un immobilizzatore è montato successivamente, deve essere di un tipo omologato e conforme ai regolamenti UN n. 18, n. 97 o n. 116.</p>
14 A	<p>Regolamento UN n. 12</p> <p>(Comportamento del dispositivo di guida in caso di urto)</p>	<p>a) Il richiedente presenta una dichiarazione del costruttore attestante che il veicolo in questione, il cui numero VIN deve essere specificato, è conforme ad almeno una delle seguenti disposizioni:</p> <p>— il regolamento UN n. 12;</p> <p>— la norma FMVSS n. 203 (Protezione del conducente contro gli urti con il dispositivo di guida) e la norma FMVSS n. 204 (Spostamento all'indietro del dispositivo di guida);</p> <p>— l'articolo 11 del JSRRV.</p>

▼ B

Voce	Riferimento dell'atto normativo	Prescrizioni alternative
		<p>b) Su richiesta del richiedente può essere effettuata una prova su un veicolo di serie in conformità dell'allegato 3 del regolamento UN n. 12.</p> <p>La prova deve essere eseguita da un servizio tecnico designato per l'esecuzione di tale prova. Un verbale dettagliato è rilasciato al richiedente dal servizio tecnico.</p>
15 A	Regolamento UN n. 17 (Resistenza dei sedili – Poggiatesta)	<p>Sedili, ancoraggio e sistemi di regolazione</p> <p>Il richiedente presenta una dichiarazione del costruttore attestante che il veicolo in questione, il cui numero VIN deve essere specificato, è conforme ad almeno una delle seguenti disposizioni:</p> <p>— il regolamento UN n. 17; o</p> <p>— la norma FMVSS n. 207 (Sistemi di sedili).</p> <p>Poggiatesta</p> <p>a) Se la dichiarazione si basa sulla norma FMVSS n. 207, i poggiatesta devono rispettare inoltre le prescrizioni di cui al punto 5 e all'allegato 4 del regolamento UN n. 17.</p> <p>b) Vanno eseguite solo le prove descritte ai punti 5.12, 6.5, 6.6 e 6.7 del regolamento UN n. 17.</p> <p>c) In caso contrario, il richiedente fornisce una dichiarazione del costruttore attestante che il veicolo in questione, il cui numero VIN deve essere specificato, è conforme alla norma FMVSS n. 202a (Poggiatesta).</p>
▼ M2		
16 A	Regolamento UN n. 26 (Sporgenze esterne)	<p>a) La superficie esterna della carrozzeria deve essere conforme alle prescrizioni generali di cui al punto 5 del regolamento UN n. 26.</p> <p>b) Se il servizio tecnico lo ritiene necessario, va verificata la conformità alle disposizioni di cui ai punti 6.1, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8 e 6.11 del regolamento UN n. 26.</p>
▼ B		
17 A, 17B	Regolamento UN n. 39 (Tachimetro e retromarcia)	<p>Tachimetro</p> <p>a) Il quadrante deve essere conforme ai punti da 5.1 a 5.1.4 del regolamento UN n. 39.</p> <p>b) Se il servizio tecnico desidera verificare che il tachimetro sia tarato in modo sufficientemente accurato, può esigere che siano eseguite le prove indicate al punto 5.2 del regolamento UN n. 39.</p> <p>Retromarcia</p> <p>Il meccanismo di cambio deve comprendere una retromarcia.</p>
18 A	Regolamento (UE) n. 19/2011 (Targhette regolamentari)	<p>VIN</p> <p>a) Il veicolo è munito di un VIN comprendente un minimo di 8 e un massimo di 17 caratteri. Il VIN comprendente 17 caratteri deve essere conforme alle norme internazionali ISO 3779:1983 e 3780:1983.</p>

▼ B

Voce	Riferimento dell'atto normativo	Prescrizioni alternative
		<p>b) Il VIN è posto in una posizione ben visibile ed accessibile, in modo da evitare che sia cancellato o alterato.</p> <p>c) Se sul telaio o sulla carrozzeria non figura alcun VIN, uno Stato membro può esigere che venga applicato successivamente, in conformità alla sua legislazione nazionale. In tal caso, l'autorità competente di tale Stato membro deve controllare l'operazione.</p> <p>Targhetta regolamentare</p> <p>Il veicolo deve essere munito di una targhetta di identificazione apposta dal costruttore del veicolo.</p> <p>Dopo il rilascio dell'omologazione non può essere richiesta nessun'altra targhetta.</p>
19 A	<p>Regolamento UN n. 14</p> <p>(Ancoraggi delle cinture di sicurezza)</p>	<p>Il richiedente presenta una dichiarazione del costruttore attestante che il veicolo in questione, il cui numero VIN deve essere specificato, è conforme ad almeno una delle seguenti disposizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> — il regolamento UN n. 14; — la norma FMVSS n. 210 (Ancoraggi delle cinture di sicurezza); o — l'articolo 22-3 del JSRRV.
20 A	<p>Regolamento UN n. 48</p> <p>(Installazione dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa)</p>	<p>a) L'installazione dei dispositivi di illuminazione deve essere conforme alle prescrizioni del regolamento UN n. 48, serie di modifiche 03, eccetto le prescrizioni degli allegati 5 e 6 di tale regolamento.</p> <p>b) Non sono permesse esenzioni per quanto riguarda il numero, le caratteristiche essenziali di progettazione, i collegamenti elettrici e il colore della luce emessa o riflessa dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa, di cui alle voci da 21 a 26 e da 28 a 30.</p> <p>c) I dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa che devono essere montati per soddisfare le prescrizioni di cui alla lettera a) devono recare un marchio di omologazione «UE».</p> <p>d) Le luci dotate di una sorgente luminosa a scarica in gas sono permesse solo se in combinazione con l'installazione di un dispositivo tergifari e di un dispositivo automatico di regolazione dei fari, se del caso.</p> <p>e) I proiettori anabbaglianti dei fari devono essere adattati al senso di marcia della circolazione stradale vigente nel paese in cui il veicolo è omologato.</p>
21 A	<p>Regolamento UN n. 3</p> <p>(Catadiottri)</p>	<p>Se necessario, due catadiottri supplementari contrassegnati con il marchio di omologazione «UE» devono essere aggiunti sul lato posteriore, in una posizione conforme al regolamento UN n. 48.</p>

▼B

Voce	Riferimento dell'atto normativo	Prescrizioni alternative
22 A	Regolamenti UN n. 7, n. 87 e n. 91 (Luci di ingombro, luci di posizione anteriori, luci di posizione posteriori, luci di arresto, luci di posizione laterali e di marcia diurna)	Le prescrizioni di cui ai regolamenti UN n. 7, n. 87 e n. 91 non si applicano. Il servizio tecnico deve verificare però il corretto funzionamento delle luci.
23 A	Regolamento UN n. 6 (Indicatori di direzione)	Le prescrizioni di cui al regolamento UN n. 6 non si applicano. Il servizio tecnico deve verificare però il corretto funzionamento delle luci.
24 A	Regolamento UN n. 4 (Dispositivi di illuminazione della targa d'immatricolazione posteriore)	Le prescrizioni di cui al regolamento UN n. 4 non si applicano. Il servizio tecnico deve verificare però il corretto funzionamento delle luci.
25C, 25E, 25F	Regolamenti UN n. 98, n. 112 e n. 123 (Proiettori (comprese le lampade))	a) Va verificata la conformità dell'illuminazione prodotta dal fascio di luce anabbagliante dei fari montati sul veicolo al punto 6 del regolamento UN n. 112 relativo ai fari che emettono un fascio di luce asimmetrico. A tal fine può essere fatto riferimento alle tolleranze indicate nell'allegato 5 di detto regolamento. b) La stessa prescrizione deve essere soddisfatta per il fascio di luce anabbagliante, di cui al regolamento UN n. 98 o n. 123.
26 A	Regolamento UN n. 19 (Proiettori fendinebbia anteriori)	Le prescrizioni di cui al regolamento UN n. 19 non si applicano. Il servizio tecnico deve verificare però il corretto funzionamento delle luci, se il veicolo ne è dotato.
27 A	Regolamento (UE) n. 1005/2010 (Dispositivi di rimorchio)	Le prescrizioni di cui al regolamento (UE) n. 1005/2010 non si applicano.
28 A	Regolamento UN n. 38 (Proiettori fendinebbia posteriori)	Le prescrizioni di cui al regolamento UN n. 38 non si applicano. Il servizio tecnico deve verificare però il corretto funzionamento delle luci.
29 A	Regolamento UN n. 23 (Proiettori di retromarcia)	Le prescrizioni di cui al regolamento UN n. 23 non si applicano. Il servizio tecnico deve verificare però il corretto funzionamento delle luci, se il veicolo ne è dotato.
30 A	Regolamento UN n. 77 (Luci di stazionamento)	Le prescrizioni di cui al regolamento UN n. 77 non si applicano. Il servizio tecnico deve verificare però il corretto funzionamento delle luci, se il veicolo ne è dotato.
31 A	Regolamento UN n. 16 (Cinture di sicurezza e sistemi di ritenuta)	Componenti a) Non è necessario che le cinture di sicurezza siano omologate in conformità del regolamento UN n. 16.

▼B

Voce	Riferimento dell'atto normativo	Prescrizioni alternative
		<p>b) Ciascuna cintura di sicurezza deve tuttavia essere provvista di una placchetta di identificazione.</p> <p>c) Le indicazioni figuranti sulla placchetta devono essere conformi alla decisione relativa all'ancoraggio delle cinture di sicurezza (cfr. voce 19).</p> <p>Prescrizioni relative all'installazione</p> <p>a) Il veicolo deve essere munito di cinture di sicurezza conformi alle prescrizioni dell'allegato XVI del regolamento UN n. 16.</p> <p>b) Se le cinture di sicurezza sono montate successivamente in conformità del punto a), devono essere di un tipo omologato conforme al regolamento UN n. 16.</p>
32 A	Regolamento UN n. 125 (Campo di visibilità anteriore)	<p>a) Non sono permesse ostruzioni del campo di visibilità anteriore di 180° del conducente, come prescritto al punto 5.1.3 del regolamento UN n. 125.</p> <p>b) In deroga alla lettera a), non sono considerati ostruzioni i montanti «A» e le attrezzature elencate al punto 5.1.3 del regolamento UN n. 125.</p> <p>c) Il numero di montanti «A» non può essere superiore a 2.</p>
33 A	Regolamento UN n. 121 (Identificazione di comandi, spie e indicatori)	<p>a) I simboli, compreso il colore delle loro spie corrispondenti, la cui presenza è obbligatoria a norma del regolamento UN n. 121, sono conformi a detto regolamento.</p> <p>b) In caso contrario, il servizio tecnico verifica se i simboli, le spie e gli indicatori installati sul veicolo forniscono al conducente informazioni comprensibili sul funzionamento dei comandi in questione.</p>
34 A	Regolamento (UE) n. 672/2010 (Sbrinamento/disappannamento)	<p>Il veicolo deve essere munito di adeguati dispositivi di sbrinamento e disappannamento del parabrezza.</p> <p>Un dispositivo di sbrinamento del parabrezza è considerato «adeguato» se è conforme, come minimo, all'allegato II, punto 1.1.1, del regolamento (UE) n. 672/2010.</p> <p>►C2 Un dispositivo di disappannamento del parabrezza è considerato «adeguato» se è conforme, come minimo, all'allegato II, punto 1.2.1, del regolamento (UE) n. 672/2010. ◀</p>
35 A	Regolamento (UE) n. 1008/2010 (Lavacristalli/tergicristalli)	<p>Il veicolo deve essere munito di adeguati dispositivi di lavacristallo e tergicristallo del parabrezza.</p> <p>Un dispositivo di lavacristallo e tergicristallo del parabrezza è considerato «adeguato» se soddisfa, come minimo, le condizioni di cui all'allegato III, punto 1.1.5, del regolamento (UE) n. 1008/2010.</p>

▼B

Voce	Riferimento dell'atto normativo	Prescrizioni alternative
36 A	Regolamento UN n. 122 (Sistemi di riscaldamento)	a) L'abitacolo deve essere dotato di un sistema di riscaldamento. b) I dispositivi di riscaldamento a combustione e la loro installazione devono essere conformi all'allegato 7 del regolamento UN n. 122. Inoltre, i dispositivi di riscaldamento a combustione a GPL e i sistemi di riscaldamento a GPL devono essere conformi alle prescrizioni dell'allegato 8 del regolamento UN n. 122. c) I sistemi di riscaldamento supplementari montati successivamente devono essere conformi alle prescrizioni di cui al regolamento UN n. 122.
37 A	Regolamento (UE) n. 1009/2010 (Parafanghi)	a) Il veicolo è progettato in modo da proteggere gli altri utenti della strada dalle proiezioni di pietre, fango, ghiaccio, neve e acqua e in modo da ridurre i rischi di contatto con le ruote in movimento. b) Il servizio tecnico può verificare la conformità alle prescrizioni tecniche di cui all'allegato II del regolamento (UE) n. 1009/2010. c) L'allegato I, sezione 3, di tale regolamento non si applica.
38 A	Regolamento UN n. 25 (Poggiatesta)	Le prescrizioni di cui al regolamento UN n. 25 non si applicano.
44 A	Regolamento (UE) n. 1230/2012 (Masse e dimensioni)	a) Devono essere rispettate le prescrizioni di cui all'allegato I, parte A, punto 1, del regolamento (UE) n. 1230/2012. b) Ai fini della lettera a), le masse da considerare sono le seguenti: <ul style="list-style-type: none"> — la massa in ordine di marcia definita all'articolo 2, punto 4, del regolamento (UE) n. 1230/2012, misurata dal servizio tecnico; e — la massa a pieno carico dichiarata dal costruttore o indicata sulla targhetta del costruttore, su etichette adesive o nelle informazioni contenute nel manuale del conducente. Queste masse vanno considerate masse massime a pieno carico tecnicamente ammissibili. c) Non sono permesse esenzioni per quanto riguarda le dimensioni massime ammissibili.
45 A	Regolamento UN n. 43 (Vetrature di sicurezza)	Componenti a) I vetri sono costituiti da vetro di sicurezza temperato o stratificato. b) Il montaggio di vetri di plastica è permesso solo nei posti situati dietro il montante «B». c) Non è necessario che i vetri siano omologati conformemente al regolamento UN n. 43.

▼B

Voce	Riferimento dell'atto normativo	Prescrizioni alternative
		<p>Installazione</p> <p>a) Si applicano le prescrizioni in materia di installazione di cui all'allegato 21 del regolamento UN n. 43.</p> <p>b) Sul parabrezza e sui vetri situati di fronte al montante «B» non sono permesse pellicole colorate che possano ridurre la trasmissione regolare della luce al di sotto del minimo richiesto.</p>
46	Direttiva 92/23/CEE (Pneumatici)	<p>Componenti</p> <p>Gli pneumatici devono recare un marchio di omologazione «CE» e il simbolo «s» (suono).</p> <p>Installazione</p> <p>a) Le dimensioni, l'indice di capacità di carico e la categoria di velocità degli pneumatici devono essere conformi alle prescrizioni dell'allegato IV della direttiva 92/23/CEE.</p> <p>b) Il simbolo della categoria di velocità dello pneumatico deve essere compatibile con la velocità massima di progetto del veicolo.</p> <p>Tale prescrizione si applica anche in presenza di un limitatore di velocità.</p> <p>c) La velocità massima del veicolo deve essere dichiarata dal costruttore del veicolo. Il servizio tecnico può però valutare la velocità massima di progetto del veicolo utilizzando la potenza massima del motore, il numero massimo di giri per minuto e i dati concernenti la catena cinematica.</p>
50 A	Regolamento UN n. 55 (Dispositivi di traino)	<p>Entità tecniche indipendenti</p> <p>a) Non è necessario che i dispositivi di aggancio d'origine concepiti per il traino di rimorchi di massa massima non superiore a 1 500 kg siano omologati in conformità del regolamento UN n. 55.</p> <p>Un dispositivo di aggancio è considerato d'origine se è descritto nel manuale del conducente o in un documento informativo equivalente fornito all'acquirente dal costruttore del veicolo.</p> <p>Se l'aggancio è omologato con il veicolo, il certificato di omologazione contiene una dicitura in cui è precisato che spetta al proprietario verificare la compatibilità con il dispositivo di aggancio montato sul rimorchio.</p> <p>b) I dispositivi di traino diversi da quelli indicati alla lettera a) e quelli montati successivamente sono omologati in conformità del regolamento UN n. 55.</p>

▼B

Voce	Riferimento dell'atto normativo	Prescrizioni alternative
		<p>Installazione sul veicolo</p> <p>Il servizio tecnico deve verificare che l'installazione dei dispositivi di traino sia conforme al punto 6 del regolamento UN n. 55.</p>
53 A	Regolamento UN n. 94(Urto frontale) (°)	<p>a) Il richiedente deve presentare una dichiarazione del costruttore attestante che il veicolo in questione, il cui numero VIN deve essere specificato, è conforme ad almeno una delle seguenti disposizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> — il regolamento UN n. 94; — la norma FMVSS n. 208 (Protezione degli occupanti contro gli urti); — l'articolo 18 del JSRRV. <p>b) Su richiesta del richiedente può essere effettuata una prova su un veicolo di serie in conformità del punto 5 del regolamento UN n. 94.</p> <p>La prova deve essere eseguita da un servizio tecnico designato per l'esecuzione di tale prova. Un verbale dettagliato è rilasciato al richiedente dal servizio tecnico.</p>
54 A	Regolamento UN n. 95 (Urto laterale)	<p>a) Il richiedente fornisce una dichiarazione del costruttore attestante che il veicolo in questione, il cui numero VIN deve essere specificato, è conforme ad almeno una delle seguenti disposizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> — il regolamento UN n. 95; — la norma FMVSS n. 214 (Protezione contro gli urti laterali); — l'articolo 18 del JSRRV. <p>b) Su richiesta del richiedente può essere effettuata una prova su un veicolo di serie in conformità della sezione 5 del regolamento UN n. 95.</p> <p>La prova deve essere eseguita da un servizio tecnico designato per l'esecuzione di tale prova. Un verbale dettagliato è rilasciato al richiedente dal servizio tecnico.</p>
58	Regolamento UNECE n. 127 Regolamento (UE) 2019/2144 (Protezione dei pedoni)	<p>I veicoli devono essere muniti di un sistema elettronico di frenatura antibloccaggio che agisce su tutte le ruote.</p> <p>Si applicano i requisiti del regolamento UNECE n. 127.</p> <p>Un eventuale sistema di protezione frontale deve essere parte integrante del veicolo e rispettare pertanto i requisiti del regolamento UNECE n. 127 oppure deve essere omologato come entità tecnica.</p>
59	Direttiva 2005/64/CE (Riciclabilità)	Le prescrizioni di tale direttiva non si applicano.
61	Direttiva 2006/40/CE (Impianti di condizionamento dell'aria)	Le prescrizioni di tale direttiva si applicano.

▼B

▼ B

Voce	Riferimento dell'atto normativo	Prescrizioni alternative
▼ <u>M1</u> 62	Regolamento UNECE n. 134 Regolamento (UE) 2019/2144 (Impianto a idrogeno)	Si applicano i requisiti del regolamento UNECE n. 134. In alternativa deve essere dimostrato che il veicolo è conforme a quanto segue: — requisiti sostanziali del regolamento (CE) n. 79/2009 nella versione applicabile al 5 luglio 2022; — allegato 100 - Norme tecniche relative ai sistemi di alimentazione dei veicoli a motore alimentati a idrogeno compresso (Giappone); — GB/T 24549-2009 veicoli elettrici a celle a combustibile – requisiti di sicurezza (Cina); — Norma internazionale ISO 23273:2013 parte 1: «Sicurezza funzionale del veicolo» e parte 2: «Protezione dai rischi legati all'impiego di idrogeno nei veicoli alimentati a idrogeno compresso»; oppure — norma SAE J2578 — Sicurezza generale dei veicoli a celle di combustibile
▼ <u>B</u> 72	Regolamento (UE) 2015/758 (sistema eCall)	Le prescrizioni di tale regolamento non si applicano.

(¹) Direttiva 70/157/CEE del Consiglio, del 6 febbraio 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al livello sonoro ammissibile e al dispositivo di scappamento dei veicoli a motore (GU L 42 del 23.2.1970, pag. 16).

Parte II: Veicoli appartenenti alla categoria N₁

Voce	Riferimento dell'atto normativo	Prescrizioni alternative
2 A	Regolamento (CE) n. 715/2007 (Emissioni (Euro 5 ed Euro 6) veicoli commerciali leggeri/accesso alle informazioni)	Emissioni di gas dallo scarico a) Va eseguita una prova di tipo 1 in conformità dell'allegato III del regolamento (CE) n. 692/2008, utilizzando i fattori di deterioramento di cui all'allegato VII, punto 1.4, di tale regolamento. I valori limite delle emissioni da applicare sono quelli specificati nell'allegato I, tabelle 1 e 2, del regolamento (CE) n. 715/2007. b) Non è necessario che il veicolo abbia percorso 3 000 km, come richiesto nell'allegato 4, punto 3.1.1, del regolamento UN n. 83. c) Il carburante da utilizzare per la prova è il carburante di riferimento secondo quanto prescrive l'allegato IX del regolamento (CE) n. 692/2008. d) Il dinamometro deve essere regolato conformemente alle prescrizioni tecniche di cui all'allegato 4, punto 3.2, del regolamento UN n. 83. e) La prova di cui alla lettera a) non va eseguita se può essere dimostrato che il veicolo è conforme ai regolamenti della California di cui all'allegato I, punto 2, del regolamento (CE) n. 692/2008. Emissioni per evaporazione Per i motori alimentati a benzina, è richiesta la presenza di un sistema di controllo delle emissioni per evaporazione (per esempio un filtro a carbone).



Voce	Riferimento dell'atto normativo	Prescrizioni alternative
		<p>Emissioni dal basamento</p> <p>È richiesta la presenza di un dispositivo di riciclo dei gas del basamento.</p> <p>OBD</p> <p>Il veicolo è munito di un sistema OBD.</p> <p>L'interfaccia OBD deve essere in grado di comunicare con gli strumenti diagnostici generalmente utilizzati per le ispezioni tecniche periodiche.</p> <p>Opacità del fumo</p> <p>a) I veicoli muniti di motore diesel vanno sottoposti a una prova in conformità dei metodi di cui all'allegato IV, appendice 2, del regolamento (CE) n. 692/2008.</p> <p>b) Il valore corretto del coefficiente di assorbimento è indicato in modo ben visibile e in una posizione facilmente accessibile.</p> <p>Emissioni di CO₂ e consumo di carburante</p> <p>a) Va eseguita una prova in conformità dell'allegato XII del regolamento (CE) n. 692/2008.</p> <p>b) Non è necessario che il veicolo abbia percorso 3 000 km, come richiesto nell'allegato 4, punto 3.1.1, del regolamento UN n. 83.</p> <p>c) Se il veicolo è conforme ai regolamenti della California di cui all'allegato I, punto 2.1.1, del regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione e quindi non è richiesta una prova delle emissioni di gas dallo scarico, gli Stati membri calcolano le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante con le formule indicate nelle note esplicative ^(b) e ^(c).</p> <p>Accesso alle informazioni</p> <p>Le disposizioni riguardanti l'accesso alle informazioni non si applicano.</p> <p>Misurazione della potenza</p> <p>a) Il richiedente presenta una dichiarazione del costruttore che indichi la potenza massima del motore in kW nonché il regime corrispondente espresso in numero di giri per minuto.</p> <p>b) In alternativa, può essere fatto riferimento a una curva della potenza del motore fornita dal richiedente che contenga le stesse informazioni.</p>
3 A	Regolamento UN n. 34 (Serbatoi di carburante/dispositivi di protezione posteriori)	<p>Serbatoi di carburante</p> <p>a) I serbatoi di carburante devono essere conformi alle disposizioni del punto 5 del regolamento UN n. 34, ad eccezione dei punti 5.1, 5.2 e 5.12. In particolare, essi devono essere conformi ai punti 5.9 e 5.9.1, ma non è richiesta una prova di sgocciolamento.</p>

▼B

Voce	Riferimento dell'atto normativo	Prescrizioni alternative
		<p>b) I serbatoi di GPL o GNC sono omologati rispettivamente in conformità dei regolamenti UN n. 67, serie di modifiche 01, o n. 110 ^(a).</p> <p>Disposizioni specifiche per i serbatoi di carburante in materia plastica</p> <p>Il richiedente deve fornire una dichiarazione del costruttore attestante che il serbatoio di carburante del veicolo in questione, il cui numero VIN deve essere specificato, è conforme ad almeno una delle seguenti disposizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> — la norma FMVSS n. 301 (Integrità del sistema di carburante); — allegato 5 del regolamento UN n. 34. <p>Dispositivo di protezione posteriore</p> <p>a) La parte posteriore del veicolo deve essere costruita conformemente ai punti 8 e 9 del regolamento UN n. 34.</p>
4 A	Regolamento (UE) n. 1003/2010 (Targa posteriore d'immatricolazione)	Lo spazio, l'inclinazione, gli angoli di visibilità e la posizione della targa d'immatricolazione devono essere conformi al regolamento (UE) n. 1003/2010.
5 A	Regolamento UN n. 79 (Dispositivi di sterzo)	<p>Sistemi meccanici</p> <p>a) Il meccanismo di sterzo deve essere costruito in modo da autocentrarsi. Per verificare la conformità a tale disposizione, va eseguita una prova in conformità dei punti 6.1.2 e 6.2.1 del regolamento UN n. 79.</p> <p>b) L'avaria del dispositivo di sterzo non deve causare la totale perdita di controllo del veicolo.</p> <p>Sistema complesso di comando elettronico del veicolo (dispositivi «drive-by-wire»)</p> <p>I sistemi complessi di comando elettronico sono permessi solo se conformi all'allegato 6 del regolamento UN n. 79.</p>
6 A	Regolamento UN n. 11 (Serrature e cerniere delle porte)	Conformità al punto 6.1.5.4 del regolamento UN n. 11
7 A	Regolamento UN n. 28 (Segnalatori acustici)	<p>Componenti</p> <p>Non è necessario che i segnalatori acustici siano omologati in conformità del regolamento UN n. 28. Essi devono però emettere un suono continuativo, come richiesto al punto 6.1.1 del regolamento UN n. 28.</p>

▼B

Voce	Riferimento dell'atto normativo	Prescrizioni alternative
		<p>Installazione sul veicolo</p> <p>a) Va eseguita una prova in conformità del punto 6.2 del regolamento UN n. 28.</p> <p>b) Il livello massimo di pressione sonora deve essere conforme al punto 6.2.7.</p>
8 A	Regolamento UN n. 46 (Dispositivi per la visione indiretta)	<p>Componenti</p> <p>a) Il veicolo deve essere munito dei retrovisori prescritti al punto 15.2 del regolamento UN n. 46.</p> <p>b) Non è necessario che siano omologati in conformità del regolamento UN n. 46.</p> <p>c) I raggi di curvatura degli specchi non devono causare distorsioni notevoli dell'immagine. Il servizio tecnico può decidere di controllare i raggi di curvatura con il metodo descritto nell'allegato 7, appendice 1, del regolamento UN n. 46. I raggi di curvatura non devono essere inferiori a quelli richiesti al punto 6.1.2.2.4 del regolamento UN n. 46.</p> <p>Installazione sul veicolo</p> <p>Va effettuata una misurazione per garantire che i campi di visibilità siano conformi al punto 15.2.4. del regolamento UN n. 46.</p>
9B	Regolamento UN n. 13-H (Frenatura)	<p>Disposizioni generali</p> <p>a) Il sistema di frenatura deve essere conforme al punto 5 del regolamento UN n. 13-H.</p> <p>b) I veicoli devono essere muniti di un sistema elettronico di frenatura antibloccaggio che agisce su tutte le ruote.</p> <p>c) Le prestazioni del sistema di frenatura devono essere conformi all'allegato III del regolamento UN n. 13-H.</p> <p>d) A tal fine vanno effettuate prove su strada, su un tracciato la cui superficie presenti una forte aderenza. La prova del freno di stazionamento va eseguita su una pendenza del 18 % (in salita e in discesa).</p> <p>Vanno effettuate solo le prove indicate di seguito nelle rubriche «Freno di servizio» e «Freno di stazionamento». In ogni caso, il veicolo è a pieno carico.</p> <p>e) La prova su strada alla lettera c) non va effettuata se il richiedente presenta una dichiarazione del costruttore attestante che il veicolo è conforme al regolamento UN n. 13-H, compreso il supplemento 5, o alla norma FMVSS n. 135.</p>

▼B

Voce	Riferimento dell'atto normativo	Prescrizioni alternative
		<p>Freno di servizio</p> <p>a) Va eseguita una prova di «tipo 0»: come prescritto nell'allegato 3, punti 1.4.2 e 1.4.3, del regolamento UN n. 13-H.</p> <p>b) Va eseguita inoltre una prova di «tipo I»: come prescritto nell'allegato 3, punto 1.5, del regolamento UN n. 13-H.</p> <p>Freno di stazionamento</p> <p>Va eseguita una prova in conformità del punto 2. 3 dell'allegato 3 del regolamento UN n. 13-H.</p>
10 A	<p>Regolamento UN n. 10</p> <p>[Perturbazioni radioelettriche (compatibilità elettromagnetica)]</p>	<p>Componenti</p> <p>a) Non è necessario che le unità elettriche/elettroniche siano omologate in conformità del regolamento UN n. 10.</p> <p>b) I dispositivi elettrici/elettronici montati successivamente devono però essere conformi al regolamento UN n. 10.</p> <p>Perturbazioni elettromagnetiche</p> <p>Il richiedente fornisce una dichiarazione del costruttore attestante che il veicolo è conforme al regolamento UN n. 10 o alle seguenti norme alternative:</p> <p>— perturbazione elettromagnetica a banda larga: CISPR 12 o SAE J551-2;</p> <p>— perturbazione elettromagnetica a banda stretta: CISPR 12 (fuori bordo) o 25 (a bordo) o SAE J551-4 e SAE J1113-41.</p> <p>Prove dell'immunità</p> <p>La prova dell'immunità non è applicata.</p>
13B	<p>Regolamento UN n. 116</p> <p>(Antifurto e immobilizzatore)</p>	<p>a) Al fine di impedire un utilizzo non autorizzato, il veicolo deve essere munito di un dispositivo di blocco, definito al punto 5.1.2 del regolamento UN n. 116.</p> <p>b) Se è installato un immobilizzatore, esso deve essere conforme alle prescrizioni tecniche del punto 8.1.1 del regolamento UN n. 116.</p>
14 A	<p>Regolamento UN n. 12</p> <p>(Comportamento del dispositivo di guida in caso di urto)</p>	<p>a) Il richiedente presenta una dichiarazione del costruttore attestante che il veicolo in questione, il cui numero VIN deve essere specificato, è conforme ad almeno una delle seguenti disposizioni:</p> <p>— il regolamento UN n. 12;</p> <p>— la norma FMVSS n. 203 (Protezione del conducente contro gli urti con il dispositivo di guida) e la norma FMVSS n. 204 (Spostamento all'indietro del dispositivo di guida);</p> <p>— l'articolo 11 del JSRRV.</p>

▼B

Voce	Riferimento dell'atto normativo	Prescrizioni alternative
		<p>b) Su richiesta del richiedente può essere effettuata una prova su un veicolo di serie in conformità dell'allegato 3 del regolamento UN n. 12. La prova deve essere eseguita da un servizio tecnico designato per l'esecuzione di tale prova. Un verbale dettagliato è rilasciato al richiedente dal servizio tecnico.</p>
15 A	<p>Regolamento UN n. 17 (Resistenza dei sedili — Poggiatesta)</p>	<p>Sedili, ancoraggio e sistemi di regolazione</p> <p>I sedili e relativi sistemi di regolazione devono essere conformi al punto 5.3 del regolamento UN n. 17.</p> <p>Poggiatesta</p> <p>a) I poggiatesta devono essere conformi alle prescrizioni della sezione 5 del regolamento UN n. 17 e dell'allegato 4 del regolamento UN n. 17.</p> <p>b) Vanno eseguite solo le prove descritte ai punti 5.12, 6.5, 6.6 e 6.7 del regolamento UN n. 17.</p>
17 A	<p>Regolamento UN n. 39 (Tachimetro e retromarcia)</p>	<p>Tachimetro</p> <p>a) Il quadrante deve essere conforme ai punti da 5.1 a 5.1.4 del regolamento UN n. 39.</p> <p>b) Se il servizio tecnico ha motivi validi per ritenere che il tachimetro non sia calibrato in modo sufficientemente accurato, può esigere che siano eseguite le prove indicate al punto 5.2 del regolamento UN n. 39.</p> <p>Retromarcia</p> <p>Il meccanismo di cambio deve comprendere una retromarcia.</p>
18 A	<p>Regolamento (UE) n. 19/2011 (Targhette regolamentari)</p>	<p>VIN</p> <p>a) Il veicolo è munito di un VIN comprendente un minimo di 8 e un massimo di 17 caratteri. Il VIN comprendente 17 caratteri deve essere conforme alle norme internazionali ISO 3779:1983 e 3780:1983.</p> <p>b) Il VIN è posto in una posizione ben visibile ed accessibile, in modo da evitare che sia cancellato o alterato.</p> <p>c) Se sul telaio o sulla carrozzeria non figura alcun VIN, uno Stato membro può esigere che venga applicato successivamente, in conformità alla sua legislazione nazionale. In tal caso, l'autorità competente di tale Stato membro deve controllare l'operazione.</p> <p>Targhetta regolamentare</p> <p>Il veicolo deve essere munito di una targhetta di identificazione apposta dal costruttore del veicolo.</p>

▼B

Voce	Riferimento dell'atto normativo	Prescrizioni alternative
		Dopo il rilascio dell'omologazione non può essere richiesta nessun'altra targhetta.
19 A	Regolamento UN n. 14 (Ancoraggi delle cinture di sicurezza)	Il richiedente deve presentare una dichiarazione del costruttore attestante che il veicolo in questione, il cui numero VIN deve essere specificato, è conforme ad almeno una delle seguenti disposizioni: — il regolamento UN n. 14; — la norma FMVSS n. 210 (Ancoraggi delle cinture di sicurezza); — l'articolo 22-3 del JSRRV.
20 A	Regolamento UN n. 48 (Installazione dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa)	a) L'installazione dei dispositivi di illuminazione deve essere conforme alle prescrizioni essenziali del regolamento UN n. 48, serie di modifiche 03, eccetto quelle degli allegati 5 e 6 del regolamento UN n. 48. b) Non sono permesse esenzioni per quanto riguarda il numero, le caratteristiche essenziali di progettazione, i collegamenti elettrici e il colore della luce emessa o riflessa dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa di cui alle voci da 21 a 26 e da 28 a 30. c) I dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa che devono essere montati per soddisfare le prescrizioni di cui alla lettera a) devono recare un marchio di omologazione «UE». d) Le luci dotate di una sorgente luminosa a scarica in gas sono permesse solo se in combinazione con l'installazione di un dispositivo tergifari e di un dispositivo automatico di regolazione dei fari, se del caso. e) I proiettori anabbaglianti dei fari devono essere adattati al senso di marcia della circolazione stradale vigente nel paese in cui il veicolo è omologato.
21 A	Regolamento UN n. 3 (Catadiottri)	Se necessario, devono essere due catadiottri supplementari contrassegnati con il marchio di omologazione «CE» aggiunti sul lato posteriore, in una posizione conforme al regolamento UN n. 48.
22 A	Regolamenti UN n. 7, n. 87 e n. 91 (Luci di ingombro, luci di posizione anteriori, luci di posizione posteriori, luci di arresto, luci di posizione laterali e di marcia diurna)	Le prescrizioni di cui ai regolamenti UN n. 7, n. 87 e n. 91 non si applicano. Il servizio tecnico deve verificare però il corretto funzionamento delle luci.

▼B

Voce	Riferimento dell'atto normativo	Prescrizioni alternative
23 A	Regolamento UN n. 6 (Indicatori di direzione)	Le prescrizioni di cui al regolamento UN n. 6 non si applicano. Il servizio tecnico deve verificare però il corretto funzionamento delle luci.
24 A	Regolamento UN n. 4 (Dispositivi di illuminazione della targa d'immatricolazione posteriore)	Le prescrizioni di cui al regolamento UN n. 4 non si applicano. Il servizio tecnico deve verificare però il corretto funzionamento delle luci.
25C, 25E, 25F	Regolamenti UN n. 98, n. 112 e n. 123 (Proiettori (comprese le lampade))	a) Va verificata la conformità dell'illuminazione prodotta dal fascio di luce anabbagliante dei fari montati sul veicolo alle disposizioni del punto 6 del regolamento UN n. 112 relativo ai fari che emettono un fascio di luce asimmetrico. A tal fine può essere fatto riferimento alle tolleranze indicate nell'allegato 5 di detto regolamento. b) La stessa prescrizione si applica per il fascio di luce anabbagliante, di cui al regolamento UN n. 98 o n. 123.
26 A	Regolamento UN n. 19 (Proiettori fendinebbia anteriori)	Le disposizioni di cui al regolamento UN n. 19 non si applicano. Il servizio tecnico deve verificare però il corretto funzionamento delle luci, se il veicolo ne è dotato.
27 A	Regolamento (UE) n. 1005/2010 (Dispositivi di rimorchio)	Non si applicano le prescrizioni del regolamento (UE) n. 1005/2010.
28 A	Regolamento UN n. 38 (Proiettori fendinebbia posteriori)	Le disposizioni del al regolamento UN n. 38 non si applicano. Il servizio tecnico deve verificare però il corretto funzionamento delle luci.
29 A	Regolamento UN n. 23 (Proiettori di retromarcia)	Le disposizioni del al regolamento UN n. 23 non si applicano. Il servizio tecnico deve verificare però il corretto funzionamento delle luci, se il veicolo ne è dotato.
30 A	Regolamento UN n. 77 (Luci di stazionamento)	Le disposizioni del al regolamento UN n. 77 non si applicano. Il servizio tecnico deve verificare però il corretto funzionamento delle luci, se il veicolo ne è dotato.
31 A	Regolamento UN n. 16 (Cinture di sicurezza e sistemi di ritenuta)	Componenti a) Non è necessario che le cinture di sicurezza siano omologate in conformità del regolamento UN n. 16. b) Ciascuna cintura di sicurezza deve tuttavia essere provvista di una placchetta di identificazione. c) Le indicazioni figuranti sulla placchetta devono essere conformi alla decisione relativa all'ancoraggio delle cinture di sicurezza (cfr. voce 19).



Voce	Riferimento dell'atto normativo	Prescrizioni alternative
		<p>Prescrizioni relative all'installazione</p> <p>a) Il veicolo deve essere munito di cinture di sicurezza conformi alle prescrizioni dell'allegato XVI del regolamento UN n. 16.</p> <p>b) Se le cinture di sicurezza sono montate successivamente in conformità del punto a) devono essere di un tipo omologato conforme al regolamento UN n. 16.</p>
33 A	Regolamento UN n. 121 (Identificazione di comandi, spie e indicatori)	<p>a) I simboli, compreso il colore delle loro spie corrispondenti, la cui presenza è obbligatoria a norma del regolamento UN n. 121, devono essere conformi a detto regolamento.</p> <p>b) In caso contrario, il servizio tecnico verifica se i simboli, le spie e gli indicatori installati sul veicolo forniscono al conducente informazioni comprensibili sul funzionamento dei comandi in questione.</p>
34 A	Regolamento (UE) n. 672/2010 (Sbrinamento/disappannamento)	Il veicolo deve essere munito di adeguati dispositivi di sbrinamento e disappannamento del parabrezza.
35 A	Regolamento (UE) n. 1008/2010 (Lavacrystallo/tergicristallo)	Il veicolo deve essere munito di adeguati dispositivi di lavacrystallo e tergicristallo del parabrezza.
36 A	Regolamento UN n. 122 (Sistemi di riscaldamento)	<p>a) L'abitacolo deve essere dotato di un sistema di riscaldamento.</p> <p>b) I dispositivi di riscaldamento a combustione e la loro installazione devono essere conformi all'allegato 7 del regolamento UN n. 122. Inoltre, i dispositivi di riscaldamento a combustione a GPL e i sistemi di riscaldamento a GPL devono essere conformi alle prescrizioni dell'allegato 8 del regolamento UN n. 122.</p> <p>c) I sistemi di riscaldamento supplementari montati successivamente devono essere conformi alle prescrizioni del regolamento UN n. 122.</p>
41 A	Regolamento (CE) n. 595/2009 Emissioni (Euro 6) di veicoli commerciali pesanti - OBD	<p>Emissioni di gas dallo scarico</p> <p>a) Va eseguita una prova in conformità dell'allegato III del regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione ⁽¹⁾, utilizzando i fattori di deterioramento di cui all'allegato VI, punto 3.6.1, del regolamento (UE) n. 582/2011.</p> <p>b) I valori limite da applicare sono quelli stabiliti nella tabella dell'allegato I del regolamento (CE) n. 595/2009.</p> <p>c) Il carburante da utilizzare per la prova è il carburante di riferimento secondo quanto prescrive l'allegato IX del regolamento (UE) n. 582/2011.</p>

⁽¹⁾ Regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione, del 25 maggio 2011, recante attuazione e modifica del regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le emissioni dei veicoli pesanti (Euro VI) e recante modifica degli allegati I e III della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 167 del 25.6.2011, pag. 1).



Voce	Riferimento dell'atto normativo	Prescrizioni alternative
		<p>Emissioni di CO₂</p> <p>Le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante devono essere determinati in conformità dell'allegato VIII del regolamento (UE) n. 582/2011.</p> <p>OBD</p> <p>a) Il veicolo deve essere munito di un sistema OBD.</p> <p>b) L'interfaccia OBD deve essere in grado di comunicare con uno scanner esterno collegato all'OBD, come descritto nell'allegato X del regolamento (UE) n. 582/2011.</p> <p>Prescrizioni volte a garantire il corretto funzionamento delle misure di controllo degli NO_x</p> <p>Il veicolo deve essere munito di un sistema che assicuri il corretto funzionamento delle misure di controllo degli NO_x conformemente all'allegato XIII del regolamento (UE) n. 582/2011.</p> <p>Misurazione della potenza</p> <p>a) Il richiedente deve presentare una dichiarazione del costruttore che indichi la potenza massima del motore in kW nonché il regime corrispondente.</p> <p>b) In alternativa, può essere fatto riferimento a una curva della potenza del motore fornita dal richiedente che contenga le stesse informazioni.</p>
45 A	Regolamento UN n. 43	<p>Componenti</p> <p>a) I vetri sono costituiti da vetro di sicurezza temperato o stratificato.</p> <p>b) Il montaggio di vetri di plastica è permesso solo nei posti situati dietro il montante «B».</p> <p>c) Non è necessario che i vetri siano omologati conformemente al regolamento UN n. 43.</p> <p>Installazione</p> <p>a) Si applicano le prescrizioni in materia di installazione di cui all'allegato 21 del regolamento UN n. 43.</p> <p>b) Sul parabrezza e sui vetri situati di fronte al montante «B» non sono permesse pellicole colorate che possano ridurre la trasmissione regolare della luce al di sotto del minimo richiesto.</p>
46 A	Regolamento (UE) n. 458/2011 della Commissione (Montaggio di pneumatici)	<p>Installazione</p> <p>a) Le dimensioni, l'indice di capacità di carico e la categoria di velocità degli pneumatici devono essere conformi alle prescrizioni regolamento (UE) n. 458/2011 della Commissione.</p>

▼ B

Voce	Riferimento dell'atto normativo	Prescrizioni alternative
		<p>b) Il simbolo della categoria di velocità dello pneumatico deve essere compatibile con la velocità massima di progetto del veicolo.</p> <p>c) Tale prescrizione si applica anche in presenza di un limitatore di velocità.</p> <p>d) La velocità massima del veicolo deve essere dichiarata dal costruttore del veicolo. Il servizio tecnico può però valutare la velocità massima di progetto del veicolo utilizzato la potenza massima del motore, il numero massimo di giri per minuto e i dati concernenti la catena cinematica.</p>
46B	Regolamento UN n. 30 (Pneumatici C ₁)	Componenti Gli pneumatici recano un marchio di omologazione.
46D	Regolamento UN n. 117 (Emissioni sonore prodotte dal rotolamento degli pneumatici, aderenza sul bagnato e resistenza al rotolamento)	Componenti Gli pneumatici recano un marchio di omologazione.
46E	► M1 Regolamento (UE) 2019/2144 ◀ Regolamento UN n. 64 (Unità di scorta per uso temporaneo, pneumatici antiforatura, emissioni sonore prodotte dal rotolamento degli pneumatici, aderenza sul bagnato e resistenza al rotolamento)	Componenti Gli pneumatici recano un marchio di omologazione. L'installazione di un TPMS non è obbligatoria.
48 A	Regolamento (UE) n. 1230/2012 (Masse e dimensioni)	<p>a) Si applicano le prescrizioni dell'allegato I, parte A, del regolamento (UE) n. 1230/2012.</p> <p>Tuttavia non occorre che siano soddisfatte le prescrizioni di cui all'allegato I, parte A, punto 5.</p> <p>b) Ai fini della lettera a), le masse da considerare sono le seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> — la massa in ordine di marcia definita nell'articolo 2, punto 4, del regolamento (UE) n. 1230/2012, misurata dal servizio tecnico, e — la massa massima a pieno carico dichiarata dal costruttore o indicata sulla targhetta del costruttore, anche su etichette adesive o nelle informazioni contenute nel manuale del conducente. Queste masse vanno considerate masse massime a pieno carico tecnicamente ammissibili.

▼B

Voce	Riferimento dell'atto normativo	Prescrizioni alternative
		<p>c) Non sono ammesse modifiche tecniche effettuate dal richiedente al fine di diminuire la massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile del veicolo a 3,5 tonnellate o meno, mirate a far ottenere al veicolo un'omologazione individuale.</p> <p>d) Non sono permesse esenzioni per quanto riguarda le dimensioni massime ammissibili.</p>
49 A	Regolamento UN n. 61 (Sporgenze esterne delle cabine)	<p>a) Si applicano le prescrizioni generali di cui alla parte 5 del regolamento UN n. 17.</p> <p>b) Se il servizio tecnico lo ritiene necessario, va verificata la conformità alle prescrizioni di cui ai punti 6.1, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8 e 6.11 del regolamento UN n. 17.</p>
50 A	Regolamento UN n. 55 (Dispositivi di traino)	<p>Entità tecniche indipendenti</p> <p>a) Non è necessario che i dispositivi di traino d'origine destinati a trainare un rimorchio la cui massa massima non è superiore a 1 500 kg siano omologati in conformità del regolamento UN n. 55.</p> <p>b) Un dispositivo di aggancio è considerato d'origine se è descritto nel manuale del conducente o in un documento informativo equivalente fornito all'acquirente dal costruttore del veicolo.</p> <p>c) Se l'aggancio è omologato con il veicolo, il certificato di omologazione contiene una dicitura in cui è precisato che spetta al proprietario verificare la compatibilità con il dispositivo di aggancio montato sul rimorchio.</p> <p>d) I dispositivi di traino diversi da quelli indicati sopra alla lettera a) e quelli montati successivamente sono omologati in conformità del regolamento UN n. 55.</p> <p>Installazione sul veicolo</p> <p>Il servizio tecnico verifica che l'installazione dei dispositivi di traino sia conforme al punto 6 del regolamento UN n. 55.</p>
54	Regolamento UN n. 95 (Urto laterale)	<p>a) Il richiedente deve presentare una dichiarazione del costruttore attestante che il veicolo in questione, il cui numero VIN deve essere specificato, è conforme ad almeno una delle seguenti disposizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> — il regolamento UN n. 95; — la norma FMVSS n. 214 (Protezione contro gli urti laterali); — l'articolo 18 del JSRRV. <p>b) Su richiesta del richiedente può essere effettuata una prova su un veicolo di serie in conformità della sezione 5 del regolamento UN n. 95.</p>

▼B

Voce	Riferimento dell'atto normativo	Prescrizioni alternative
		c) La prova deve essere eseguita da un servizio tecnico designato per l'esecuzione di tale prova. Un verbale dettagliato è rilasciato al richiedente dal servizio tecnico.
56 A	Regolamento UN n. 105 Veicoli destinati al trasporto di merci pericolose	I veicoli destinati al trasporto di merci pericolose devono essere conformi al regolamento UN n. 105.
▼M1		
58	Regolamento UNECE n. 127 Regolamento (UE) 2019/2144 (Protezione dei pedoni)	I veicoli devono essere muniti di un sistema elettronico di frenatura antibloccaggio che agisce su tutte le ruote. Si applicano i requisiti del regolamento UNECE n. 127. Un eventuale sistema di protezione frontale deve essere parte integrante del veicolo e rispettare pertanto i requisiti del regolamento UNECE n. 127 oppure deve essere omologato come entità tecnica.
▼B		
59	Direttiva 2005/64/CE (Riciclabilità)	Le prescrizioni di tale direttiva non si applicano.
61	Direttiva 2006/40/CE (Impianti di condizionamento dell'aria)	Le prescrizioni di tale direttiva si applicano.
▼M1		
62	Regolamento UNECE n. 134 Regolamento (UE) 2019/2144 (Impianto a idrogeno)	Si applicano i requisiti del regolamento UNECE n. 134. In alternativa deve essere dimostrato che il veicolo è conforme a quanto segue: — prescrizioni sostanziali del regolamento (CE) n. 79/2009 nella versione applicabile al 5 luglio 2022; — allegato 100 - Norme tecniche relative ai sistemi di alimentazione dei veicoli a motore alimentati a idrogeno compresso (Giappone); — GB/T 24549-2009 veicoli elettrici a celle a combustibile — requisiti di sicurezza (Cina); — Norma internazionale ISO 23273:2013 parte 1: «Sicurezza funzionale del veicolo» e parte 2: «Protezione dai rischi legati all'impiego di idrogeno nei veicoli alimentati a idrogeno compresso»; oppure — norma SAE J2578 — Sicurezza generale dei veicoli a celle di combustibile
▼B		
72	Regolamento (UE) 2015/758 (sistema eCall)	Le prescrizioni di tale regolamento non si applicano.

▼B

Note esplicative relative all'appendice 2

1. Abbreviazioni utilizzate nella presente appendice:

«OEM»: (Original Equipment provided by the Manufacturer) apparecchiatura originale fornita dal costruttore

«FMVSS»: (Federal Motor Vehicle Safety Standard) norma di sicurezza federale per i veicoli a motore del dipartimento dei Trasporti USA

«JSRRV»: (Japan Safety Regulations for Road Vehicles) regolamenti di sicurezza per i veicoli stradali del Giappone

«SAE»: (Society of Automotive Engineers) società di ingegneri dell'automobile

«CISPR»: comitato internazionale speciale delle perturbazioni radioelettriche

2. Osservazioni:

a) l'intera installazione a GPL o GNC va controllata in base ai regolamenti UN n. 67, n. 110 o n. 115, secondo il caso.

b) la formula da utilizzare per la valutazione delle emissioni di CO₂ è la seguente:

Motore a benzina e cambio manuale:

$$\text{CO}_2 = 0,047 m + 0,561 p + 56,621$$

Motore a benzina e cambio automatico:

$$\text{CO}_2 = 0,102 m + 0,328 p + 9,481$$

Motore a benzina ed elettrico ibrido:

$$\text{CO}_2 = 0,116 m - 57,147$$

Motore diesel e cambio manuale:

$$\text{CO}_2 = 0,108 m - 11,371$$

Motore diesel e cambio automatico:

$$\text{CO}_2 = 0,116 m - 6,432$$

dove: CO₂ è la massa combinata di emissioni di CO₂ in g/km, «m» è la massa del veicolo in ordine di marcia in kg e «p» la potenza massima del motore in kW.

La massa combinata di CO₂ va calcolata con un decimale e arrotondata al numero intero più vicino come segue:

i) se la cifra che segue la virgola è inferiore a 5, il totale è arrotondato per difetto;

ii) se la cifra che segue la virgola è pari o superiore a 5, il totale è arrotondato per eccesso.

c) La formula da utilizzare per la valutazione del consumo di carburante è la seguente:

$$\text{CFC} = \text{CO}_2 \times k^{-1}$$

dove: CFC (combined fuel consumption) è il consumo di carburante combinato espresso in l/100 km, CO₂ è la massa combinata di emissioni CO₂ espressa in g/km dopo essere stata arrotondata secondo la regola indicata nell'osservazione (2 b), «k» un coefficiente pari a:

23,81 nel caso dei motori a benzina;

26,49 nel caso dei motori diesel.

Il consumo di carburante combinato va calcolato con due decimali e successivamente arrotondato come segue:

▼ B

- i) se la cifra che segue il primo decimale è inferiore a 5, il totale è arrotondato per difetto;
- ii) se la cifra che segue il primo decimale è pari o superiore a 5, il totale è arrotondato per eccesso.

PARTE II

Elenco di regolamenti UN riconosciuti come alternativi alle direttive o ai regolamenti di cui alla parte I

▼ M2

Se nella tabella della parte I si fa riferimento a una particolare direttiva o a un particolare regolamento, un'omologazione rilasciata ai sensi dei seguenti regolamenti UN oppure un'omologazione internazionale globale di un tipo di veicolo di carattere universale rilasciata ai sensi del regolamento UN n. 0 ⁽¹⁾ comprendente l'omologazione del pertinente elemento ai sensi dei seguenti regolamenti UN, cui l'Unione europea ha aderito in quanto parte contraente dell'«accordo del 1958 riveduto» della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite in forza della decisione 97/836/CE del Consiglio ⁽²⁾ o di successive decisioni del Consiglio di cui all'articolo 3, paragrafo 3, della suddetta decisione, andrà considerata equivalente a un'omologazione UE rilasciata ai sensi della pertinente direttiva o del pertinente regolamento particolari.

▼ B

Ogni ulteriore modifica dei regolamenti UN elencati nella tabella seguente ⁽³⁾ andrà ritenuta equivalente a una omologazione UE ai sensi della decisione di cui all'articolo 4, paragrafo 2, della decisione 97/836/CE.

▼ M3

Le prescrizioni relative all'installazione stabilite in una direttiva o in un regolamento nella tabella della parte I si applicano anche ai componenti e alle entità tecniche indipendenti omologati a norma dei regolamenti ONU elencati nella seguente tabella.

Voce	Oggetto	Regolamento ONU	Serie di modifiche
B14	Sistema di allarme acustico per veicoli	138	01
G1	Livello sonoro	51 59	03 01
G13	Riciclabilità ⁽¹⁾	133	00

⁽¹⁾ Si applicano le prescrizioni di cui all'allegato I della direttiva 2005/64/CE.

PARTE III

Elenco degli atti normativi che fissano le prescrizioni per l'omologazione UE dei veicoli per uso speciale

NOTE ESPLICATIVE

alle tabelle delle appendici da 1 a 6

X: la conformità all'atto normativo è necessaria a seconda della categoria di veicolo per la quale si chiede l'omologazione. Devono essere tenute in considerazione eventuali disposizioni specifiche indicate in aggiunta alla presente nota esplicativa.

⁽¹⁾ GU L 135 del 31.5.2018, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 346 del 17.12.1997, pag. 78.

⁽³⁾ Per le modifiche successive, cfr. il documento UNECE TRANS/WP.29/343.

▼ M3

- G: nel caso di omologazioni in più fasi, deve essere accettata la conformità all'atto normativo ai sensi del quale il veicolo di base (per esempio il cui telaio è stato usato per costruire il veicolo per uso speciale) è stato omologato. In tal caso, i sistemi del veicolo, le caratteristiche, le parti, gli accessori, i componenti e le entità tecniche indipendenti degli stessi che sono stati modificati o aggiunti dal costruttore possono essere valutati in base alle prescrizioni del veicolo di base. Devono essere tenute in considerazione eventuali disposizioni specifiche indicate in aggiunta alla presente nota esplicativa.
- A: l'autorità di omologazione può accettare di concedere deroghe, totali o parziali, a condizione che il costruttore fornisca al servizio tecnico la prova, da questo giudicata sufficiente, che il veicolo non può soddisfare tutte le prescrizioni in virtù del suo uso speciale. Il costruttore deve tuttavia adoperarsi per soddisfare i requisiti nella misura più ampia possibile, tenendo conto della proporzionalità. Tali deroghe devono essere descritte nella parte 2 del certificato di omologazione UE del veicolo e nella sezione «Osservazioni» del certificato di conformità. Devono essere tenute in considerazione eventuali disposizioni specifiche indicate in aggiunta alla presente nota esplicativa.

Appendice 1

Autocaravan — Ambulanze — Autofunebri

Voce	Oggetto	Atto normativo	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
A	SISTEMI DI RITENUTA, PROVE D'URTO, INTEGRITÀ DEL SISTEMA DI ALIMENTAZIONE E SICUREZZA DELL'ELETTRICITÀ AD ALTO VOLTAGGIO					
A1	Finiture interne	Regolamento (UE) 2019/2144	<p>G</p> <p>L'applicazione è limitata all'abitacolo davanti al piano trasversale che attraversa la linea di riferimento del tronco della macchina H 3D collocata sul sedile più arretrato destinato all'uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche, nonché alle rispettive zone di riferimento di ciascun posto a sedere destinato all'uso normale definito nell'atto normativo, quando il tipo di veicolo è soggetto alle prescrizioni applicabili alla categoria di veicolo M_1. Non si applica al vano delle ambulanze adibito al trasporto del paziente.</p> <p>Prescrizioni aggiuntive per i nuovi tipi di ambulanze: il vano delle ambulanze adibito al trasporto del paziente deve soddisfare le prescrizioni della norma EN 1789:2020 relative ai veicoli medici e alla loro attrezzatura — autoambulanze, ad eccezione della sezione 6.5, relativa all'elenco delle attrezzature. La prova di conformità deve essere fornita mediante un verbale di prova del servizio tecnico e può basarsi su una valutazione effettuata da subappaltatori o affiliate</p>	<p>G</p> <p>L'applicazione è limitata all'abitacolo davanti al piano trasversale che attraversa la linea di riferimento del tronco della macchina H 3D collocata sul sedile più arretrato destinato all'uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche, nonché alle rispettive zone di riferimento di ciascun posto a sedere destinato all'uso normale definito nell'atto normativo, quando il tipo di veicolo è soggetto alle prescrizioni applicabili alla categoria di veicolo M_1. Non si applica al vano delle ambulanze adibito al trasporto del paziente.</p> <p>Prescrizioni aggiuntive per i nuovi tipi di ambulanze: il vano delle ambulanze adibito al trasporto del paziente deve soddisfare le prescrizioni della norma EN 1789:2020 relative ai veicoli medici e alla loro attrezzatura — autoambulanze, ad eccezione della sezione 6.5, relativa all'elenco delle attrezzature. La prova di conformità deve essere fornita mediante un verbale di prova del servizio tecnico e può basarsi su una valutazione effettuata da subappaltatori o affiliate</p>	<p>N.a. per il vano adibito al trasporto di passeggeri o pazienti.</p> <p>Prescrizioni aggiuntive per i nuovi tipi di ambulanze: il vano delle ambulanze adibito al trasporto del paziente deve soddisfare le prescrizioni della norma EN 1789:2020 relative ai veicoli medici e alla loro attrezzatura — autoambulanze, ad eccezione della sezione 6.5, relativa all'elenco delle attrezzature. La prova di conformità deve essere fornita mediante un verbale di prova del servizio tecnico e può basarsi su una valutazione effettuata da subappaltatori o affiliate del servizio tecnico a norma delle disposizioni dell'articolo 71. Se è previsto uno spazio per sedie a rotelle, si applicano anche le prescrizioni per i veicoli con accesso per sedie a rotelle (codice SH) relative ai sistemi di blocco delle sedie a rotelle e di ritenuta dei loro occupanti.</p>	<p>N.a. al vano adibito al trasporto di passeggeri o pazienti.</p> <p>Prescrizioni aggiuntive per i nuovi tipi di ambulanze: il vano delle ambulanze adibito al trasporto del paziente deve soddisfare le prescrizioni della norma EN 1789:2020 relative ai veicoli medici e alla loro attrezzatura — autoambulanze, ad eccezione della sezione 6.5, relativa all'elenco delle attrezzature. La prova di conformità deve essere fornita mediante un verbale di prova del servizio tecnico e può basarsi su una valutazione effettuata da subappaltatori o affiliate del servizio tecnico a norma delle disposizioni dell'articolo 71. Se è previsto uno spazio per sedie a rotelle, si applicano anche le prescrizioni per i veicoli con accesso per sedie a rotelle (codice SH) relative ai sistemi di blocco delle sedie a rotelle e di ritenuta dei loro occupanti.</p>

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁ ≤ 2 500 kg	M ₁ > 2 500 kg	M ₂	M ₃
			del servizio tecnico a norma delle disposizioni dell'articolo 71. Se è previsto uno spazio per sedie a rotelle, si applicano anche le prescrizioni per i veicoli con accesso per sedie a rotelle (codice SH) relative ai sistemi di blocco delle sedie a rotelle e di ritenuta dei loro occupanti.	del servizio tecnico a norma delle disposizioni dell'articolo 71. Se è previsto uno spazio per sedie a rotelle, si applicano anche le prescrizioni per i veicoli con accesso per sedie a rotelle (codice SH) relative ai sistemi di blocco delle sedie a rotelle e di ritenuta dei loro occupanti.		
A2	Sedili e poggiatesta	Regolamento (UE) 2019/2144	<p>G</p> <p>L'applicazione è limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche.</p> <p>I sedili non destinati a tale uso devono essere indicati in modo chiaro e permanente agli utenti mediante un pittogramma o un segno con un testo appropriato.</p> <p>Le prescrizioni relative alla dissipazione di energia e ai raggi sono controllate in conformità ai punti 5.2.3/5.2.4.2 e 5.2.4 del regolamento ONU n. 17 quando il tipo di veicolo è soggetto alle prescrizioni applicabili alla categoria di veicoli M₁.</p> <p>Non si applicano le prescrizioni relative ai sistemi di ritenzione dei bagagli di cui all'allegato 9, punto 1, lettera c), del regolamento ONU n. 17.</p>	<p>G</p> <p>L'applicazione è limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche.</p> <p>I sedili non destinati a tale uso devono essere indicati in modo chiaro e permanente agli utenti mediante un pittogramma o un segno con un testo appropriato.</p> <p>Le prescrizioni relative alla dissipazione di energia e ai raggi sono controllate in conformità ai punti 5.2.3/5.2.4.2 e 5.2.4 del regolamento ONU n. 17 quando il tipo di veicolo è soggetto alle prescrizioni applicabili alla categoria di veicoli M₁.</p> <p>Non si applicano le prescrizioni relative ai sistemi di ritenzione dei bagagli di cui all'allegato 9, punto 1, lettera c), del regolamento ONU n. 17.</p>	<p>X</p> <p>Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche.</p> <p>I sedili non destinati a tale uso devono essere indicati in modo chiaro e permanente agli utenti mediante un pittogramma o un segno con un testo appropriato.</p>	<p>X</p> <p>Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche.</p> <p>I sedili non destinati a tale uso devono essere indicati in modo chiaro e permanente agli utenti mediante un pittogramma o un segno con un testo appropriato.</p>

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	$M_1 \leq 2\,500$ kg	$M_1 > 2\,500$ kg	M_2	M_3
A3	Sedili di autobus	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	X Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche. I sedili non destinati a tale uso devono essere indicati in modo chiaro e permanente agli utenti mediante un pittogramma o un segno con un testo appropriato.	X Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche. I sedili non destinati a tale uso devono essere indicati in modo chiaro e permanente agli utenti mediante un pittogramma o un segno con un testo appropriato.
A4	Ancoraggi delle cinture di sicurezza	Regolamento (UE) 2019/2144	X Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche.	G Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche. I posti a sedere posteriori devono essere muniti almeno di ancoraggi per le cinture addominali.	X Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche. I posti a sedere posteriori devono essere muniti almeno di ancoraggi per le cinture addominali.	X Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche. I posti a sedere posteriori devono essere muniti almeno di ancoraggi per le cinture addominali.
A5	Cinture di sicurezza e sistemi di ritenuta	Regolamento (UE) 2019/2144	X Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche.	G Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche. I posti a sedere posteriori devono essere muniti almeno delle cinture di sicurezza addominali.	G Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche. I posti a sedere posteriori devono essere muniti almeno delle cinture di sicurezza addominali.	G Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche. I posti a sedere posteriori devono essere muniti almeno delle cinture di sicurezza addominali.
A6	Cicalini delle cinture di sicurezza	Regolamento (UE) 2019/2144	X Non richiesti per i sedili posteriori.	X Non richiesti per i sedili posteriori.	X Non richiesti per i sedili posteriori.	X Non richiesti per i sedili posteriori.

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
A7	Dispositivi di separazione	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.
A8	Ancoraggi di ritenuta per bambini	Regolamento (UE) 2019/2144	G Non è richiesto l'ISOFIX sulle ambulanze e sui carri funebri	G Non è richiesto l'ISOFIX sulle ambulanze e sui carri funebri	IF	IF
A9	Sistemi di ritenuta per bambini (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.
A10	Dispositivi avanzati di ritenuta per bambini (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.
A11	Protezione antincastro anteriore	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A12	Protezione antincastro posteriore	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
A13	Protezione laterale	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A14	Sicurezza dei serbatoi del combustibile (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	X È ammissibile modificare la lunghezza e il percorso del condotto di alimentazione e il riposizionamento della parte interna del serbatoio originale, purché siano soddisfatte le prescrizioni relative all'installazione.	X È ammissibile modificare la lunghezza e il percorso del condotto di alimentazione e il riposizionamento della parte interna del serbatoio originale, purché siano soddisfatte le prescrizioni relative all'installazione.	X È ammissibile modificare la lunghezza e il percorso del condotto di alimentazione e il riposizionamento della parte interna del serbatoio originale, purché siano soddisfatte le prescrizioni relative all'installazione.	X È ammissibile modificare la lunghezza e il percorso del condotto di alimentazione e il riposizionamento della parte interna del serbatoio originale, purché siano soddisfatte le prescrizioni relative all'installazione.

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
A15	Sicurezza del gas di petrolio liquefatto (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	G	G	X
A16	Sicurezza del gas naturale compresso e liquefatto (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	G	G	X
A17	Sicurezza dell'idrogeno (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	G	G	X
A18	Qualificazione del materiale degli impianti a idrogeno (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
A19	Sicurezza elettrica in uso (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	G	X	X
A20	Urto frontale parziale (offset)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	G I veicoli completati sono considerati conformi alle prescrizioni relative all'urto frontale parziale (offset) a condizione che sia stata dimostrata la conformità, almeno per la configurazione del furgone o del cabinato, con il gruppo propulsore appropriato, a prescindere dall'aumento della massa in ordine di marcia, nell'ambito di una precedente fase dell'omologazione e che i sistemi di ritenuta pertinenti non siano stati modificati in misura tale da comportare una riduzione del livello di sicurezza, come convenuto dal servizio tecnico.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
				<p>I veicoli completati sulla base di una configurazione incompleta del telaio coperto omologata sono esenti dalla prova d'urto su scala reale. Si deve tuttavia dimostrare al servizio tecnico che non vi è alcun rischio inaccettabile di guasto dell'integrità del sistema di alimentazione o rischio inaccettabile di contatto diretto con parti sotto tensione di sistemi di propulsione ad alta tensione a seguito di un urto frontale.</p> <p>È possibile usare metodi di prova virtuali in conformità all'allegato VIII del regolamento (UE) 2018/858.</p>		
A21	Urto frontale su tutta la larghezza	Regolamento (UE) 2019/2144	G	<p>G</p> <p>I veicoli completati sono considerati conformi alle prescrizioni relative all'urto frontale su tutta la larghezza a condizione che sia stata dimostrata la conformità, almeno per la configurazione del furgone o del cabinato, con il gruppo propulsore appropriato, a prescindere dall'aumento della massa in ordine di marcia, nell'ambito di una precedente fase dell'omologazione e che i sistemi di ritenuta pertinenti non siano stati modificati in misura tale da comportare una riduzione del livello di sicurezza, come convenuto dal servizio tecnico.</p>	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
				<p>I veicoli completati sulla base di una configurazione incompleta del telaio coperto omologata sono esenti dalla prova d'urto su scala reale. Si deve tuttavia dimostrare al servizio tecnico che non vi è alcun rischio inaccettabile di guasto dell'integrità del sistema di alimentazione o rischio inaccettabile di contatto diretto con parti sotto tensione di sistemi di propulsione ad alta tensione a seguito di un urto frontale.</p> <p>È possibile usare metodi di prova virtuali in conformità all'allegato VIII del regolamento (UE) 2018/858.</p>		
A22	Protezione del conducente dal meccanismo dello sterzo in caso d'urto	Regolamento (UE) 2019/2144	X	G	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A23	Airbag sostitutivi	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.
A24	Urto della cabina	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
A25	Urto laterale	Regolamento (UE) 2019/2144	X	<p>G</p> <p>I veicoli completati sono considerati conformi alle prescrizioni relative all'urto laterale a condizione che sia stata dimostrata la conformità, almeno per la configurazione del furgone o del cabinato, con il gruppo propulsore appropriato, a prescindere dall'aumento della massa in ordine di marcia, nell'ambito di una precedente fase dell'omologazione.</p> <p>I veicoli completati sulla base di una configurazione incompleta del telaio coperto omologata sono esenti dalla prova d'urto su scala reale. Si deve tuttavia dimostrare al servizio tecnico che non vi è alcun rischio inaccettabile di guasto dell'integrità del sistema di alimentazione o rischio inaccettabile di contatto diretto con parti sotto tensione di sistemi di propulsione ad alta tensione a seguito di un urto laterale.</p> <p>È possibile usare metodi di prova virtuali in conformità all'allegato VIII del regolamento (UE) 2018/858.</p>	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A26	Urto laterale contro un palo	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	N.a.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
A27	Urto posteriore	Regolamento (UE) 2019/2144	X	G I veicoli completati sono considerati conformi alle prescrizioni relative all'urto posteriore a condizione che sia stata dimostrata la conformità, almeno per la configurazione del furgone o del cabinato, con il gruppo propulsore appropriato nell'ambito di una precedente fase dell'omologazione, a prescindere dall'aumento della massa in ordine di marcia.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A28	Sistemi eCall di bordo basati sul servizio 112	Regolamento (UE) 2015/758	G	G	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
B	UTENTI VULNERABILI DELLA STRADA, CAMPO VISIVO E VISIBILITÀ					
B1	Protezione di gambe e testa dei pedoni	Regolamento (UE) 2019/2144	X	G	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
B2	Zona d'urto estesa della testa	Regolamento (UE) 2019/2144	X	G Non si terrà conto delle modifiche apportate alle finiture interne direttamente dietro il parabrezza.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
B3	Sistema di protezione frontale	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.
B4	Sistemi avanzati di frenata di emergenza per pedoni e ciclisti situati davanti al veicolo	Regolamento (UE) 2019/2144	X	G	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
B5	Avvertimento di collisione con pedoni e ciclisti	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	X	X
B6	Sistema di informazione degli angoli morti	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	X	X
B7	Rilevamento in retro-marcia	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
B8	Campo visivo anteriore	Regolamento (UE) 2019/2144	X	G	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
B9	Visione diretta nei veicoli pesanti	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.
B10	Vetri di sicurezza	Regolamento (UE) 2019/2144	X Per tutti i vetri diversi dal parabrezza e dai finestrini laterali situati davanti ai punti oculari del conducente, il materiale può essere costituito da vetri di sicurezza o da vetri di plastica rigida.	X Per tutti i vetri diversi dal parabrezza e dai finestrini laterali situati davanti ai punti oculari del conducente, il materiale può essere costituito da vetri di sicurezza o da vetri di plastica rigida.	X Per tutti i vetri diversi dal parabrezza e dai finestrini laterali situati davanti ai punti oculari del conducente, il materiale può essere costituito da vetri di sicurezza o da vetri di plastica rigida.	X Per tutti i vetri diversi dal parabrezza e dai finestrini laterali situati davanti ai punti oculari del conducente, il materiale può essere costituito da vetri di sicurezza o da vetri di plastica rigida.

▼ **M3**

Voce	Oggetto	Atto normativo	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
B11	Sbrinamento/disappannamento	Regolamento (UE) 2019/2144	G	G	X I veicoli devono essere muniti di un adeguato dispositivo di sbrinamento e di disappannamento del parabrezza.	X I veicoli devono essere muniti di un adeguato dispositivo di sbrinamento e di disappannamento del parabrezza.
B12	Lavacrystalli/tergicristalli	Regolamento (UE) 2019/2144	G	G	X I veicoli devono essere muniti di adeguati dispositivi di lavacrystallo e tergicristallo del parabrezza.	X I veicoli devono essere muniti di adeguati dispositivi di lavacrystallo e tergicristallo del parabrezza.
B13	Dispositivi per la visione indiretta	Regolamento (UE) 2019/2144	X	G	G	G
B14	Sistemi di allarme acustico per veicoli	Regolamento (UE) n. 540/2014	X	X	X	X
C	TELAIO, FRENI, PNEUMATICI E STERZO DEL VEICOLO					
C1	Sterzo	Regolamento (UE) 2019/2144	X	G	G	G
C2	Avviso di deviazione dalla corsia	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	N.a.	N.a.
C3	Sistema di emergenza per il mantenimento della corsia	Regolamento (UE) 2019/2144	X	G Può essere un sistema di avviso di deviazione dalla corsia C2 nel caso in cui fosse applicabile al veicolo di base.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
C4	Frenatura	Regolamento (UE) 2019/2144	G	G	G	G
C5	Ricambi per freni	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.
C6	Dispositivo di assistenza alla frenata	Regolamento (UE) 2019/2144	X	G	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
C7	Controllo della stabilità	Regolamento (UE) 2019/2144	X	G Nel caso di modifiche al sistema di controllo della stabilità, anche nell'ambito di una precedente fase dell'omologazione, che possono incidere sul funzionamento del sistema di controllo della stabilità del veicolo di base, si deve dimostrare che il veicolo non è stato reso insicuro o instabile. Ciò deve essere dimostrato da prove, ad esempio, effettuando manovre rapide di cambio corsia in ciascuna direzione a 80 km/h tali da indurre l'intervento del sistema di controllo della stabilità. Questi interventi devono essere opportunamente controllati e servire a migliorare la stabilità del veicolo in tali condizioni di guida rispetto alla stabilità del veicolo con un sistema di controllo della stabilità disattivato. Tutte le prove sono oggetto di un accordo tra il costruttore e il servizio tecnico.	N.a.	N.a.

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
C8	Sistemi avanzati di frenata di emergenza nei veicoli pesanti	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	N.a.	N.a.
C9	Sistemi avanzati di frenata di emergenza nei veicoli leggeri	Regolamento (UE) 2019/2144	X	G	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
C10	Sicurezza ed efficienza ambientale degli pneumatici	Regolamento (UE) 2019/2144	X	G	G	G
C11	Ruote di scorta e sistemi antiforatura (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
C12	Pneumatici rigenerati	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.
C13	Monitoraggio della pressione degli pneumatici nei veicoli leggeri	Regolamento (UE) 2019/2144	X	G	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
C14	Monitoraggio della pressione degli pneumatici nei veicoli pesanti	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	X	X
C15	Montaggio degli pneumatici	Regolamento (UE) 2019/2144	X	G	G	G
C16	Ruote sostitutive	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁ ≤ 2 500 kg	M ₁ > 2 500 kg	M ₂	M ₃
D	STRUMENTI DI BORDO, IMPIANTO ELETTRICO, ILLUMINAZIONE DEL VEICOLO E PROTEZIONE DALL'USO NON AUTORIZZATO, COMPRESI GLI ATTACCHI INFORMATICI					
D1	Segnalatore acustico	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
D2	Perturbazioni radioelettriche (compatibilità elettromagnetica)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
D3	Protezione dall'uso non autorizzato, sistemi di immobilizzazione e di allarme	Regolamento (UE) 2019/2144	X	G	IF G	IF G
D4	Protezione del veicolo dagli attacchi informatici	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
D5	Tachimetro	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
D6	Contachilometri	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
D7	Dispositivi di limitazione della velocità	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	X	X
D8	Adattamento intelligente della velocità	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
D9	Identificazione di comandi, spie e indicatori	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
D10	Impianti di riscaldamento	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
D11	Dispositivi di segnalazione luminosa	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
D12	Dispositivi di illuminazione della strada	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
D13	Dispositivi catadiottrici	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
D14	Sorgenti luminose	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
D15	Montaggio dei dispositivi catadiottrici, di segnalazione luminosa e di illuminazione della strada	Regolamento (UE) 2019/2144	A Purché siano installati tutti i dispositivi di illuminazione obbligatori e la visibilità geometrica non sia compromessa.	A + G per la cabina. A per le altre parti. Purché siano installati tutti i dispositivi di illuminazione obbligatori e la visibilità geometrica non sia compromessa.	A + G per la cabina. A per le altre parti. Purché siano installati tutti i dispositivi di illuminazione obbligatori e la visibilità geometrica non sia compromessa.	A + G per la cabina. A per le altre parti. Purché siano installati tutti i dispositivi di illuminazione obbligatori e la visibilità geometrica non sia compromessa.
D16	Segnalazione di arresto di emergenza	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X Solo per veicoli muniti di sistema di frenatura antibloccaggio a controllo elettronico.	X Solo per veicoli muniti di sistema di frenatura antibloccaggio a controllo elettronico.
D17	Dispositivi tergifari (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	IF	IF	IF	IF
D18	Indicatori di cambio di marcia	Regolamento (UE) 2019/2144	G	G	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
E	CONDUCENTE E COMPORTAMENTO DEL SISTEMA					
E1	Interfaccia di installazione di dispositivi di tipo alcolock	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
E2	Avviso di disattenzione e stanchezza del conducente	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
E3	Avviso avanzato della distrazione del conducente	Regolamento (UE) 2019/2144	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.-
E4	Sistema di monitoraggio della disponibilità del conducente (in caso di veicoli automatizzati)	Regolamento (UE) 2019/2144	IF	IF	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
E5	Registratore di dati di evento	Regolamento (UE) 2019/2144	X	G	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.-
E6	Sistemi che sostituiscono il conducente nel controllo del veicolo (in caso di veicoli automatizzati)	Regolamento (UE) 2019/2144	IF	IF	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.-

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁ ≤ 2 500 kg	M ₁ > 2 500 kg	M ₂	M ₃
E7	Sistemi che forniscono al veicolo informazioni sullo stato dello stesso e sulla zona circostante (in caso di veicoli automatizzati)	Regolamento (UE) 2019/2144	IF	IF	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.-
E8	Guida in convoglio (platooning) (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.-
E9	Sistemi che forniscono informazioni sulla sicurezza ad altri utenti della strada (in caso di veicoli automatizzati)	Regolamento (UE) 2019/2144	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.-
F	COSTRUZIONE E CARATTERISTICHE GENERALI DEL VEICOLO					
F1	Alloggiamento della targa di immatricolazione	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
F2	Retromarcia	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	$M_1 \leq 2\,500$ kg	$M_1 > 2\,500$ kg	M_2	M_3
F3	Serrature e cerniere delle porte	Regolamento (UE) 2019/2144	X Applicazione limitata alle porte che permettono l'accesso a sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche e se la distanza tra il punto R del sedile e il piano mediano della superficie della porta, misurata perpendicolarmente al piano mediano longitudinale del veicolo, non supera 500 mm.	G Applicazione limitata alle porte che permettono l'accesso a sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche e se la distanza tra il punto R del sedile e il piano mediano della superficie della porta, misurata perpendicolarmente al piano mediano longitudinale del veicolo, non supera 500 mm. I veicoli completati sulla base di una configurazione incompleta del telaio coperto omologata sono esenti dalle prescrizioni generali e relative alle prestazioni.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
F4	Predellini, maniglie e pedane	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
F5	Sporgenze esterne	Regolamento (UE) 2019/2144	G per la cabina. A per le altre parti. Le prescrizioni in materia di sporgenza dei finestrini aperti non si applicano al vano abitabile.	G per la cabina. A per le altre parti. Le prescrizioni in materia di sporgenza dei finestrini aperti non si applicano al vano abitabile.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
F6	Sporgenze esterne delle cabine di veicoli commerciali	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
F7	Targhetta regolamentare e numero di identificazione del veicolo	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
F8	Dispositivi di traino	Regolamento (UE) 2019/2144	X Richiesti solo per la parte anteriore, da sottoporre a prova se montati sulla parte posteriore.	X Richiesti solo per la parte anteriore, da sottoporre a prova se montati sulla parte posteriore.	X Richiesti solo per la parte anteriore, da sottoporre a prova se montati sulla parte posteriore.	X Richiesti solo per la parte anteriore, da sottoporre a prova se montati sulla parte posteriore.
F9	Parafanghi delle ruote	Regolamento (UE) 2019/2144	G	G	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
F10	Dispositivi antispruzzo	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
F11	Masse e dimensioni	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X
F12	Dispositivi di accoppiamento meccanico	Regolamento (UE) 2019/2144	IF X	IF G	IF G	IF G
F13	Veicoli destinati al trasporto di merci pericolose (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
F14	Caratteristiche generali di costruzione degli autobus	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	A	A
F15	Resistenza della sovrastruttura negli autobus	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	A	A
F16	Infiammabilità degli autobus	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	G per la cabina. X per le altre parti

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
G	PRESTAZIONI AMBIENTALI ED EMISSIONI					
G1	Livello sonoro	Regolamento (UE) n. 540/2014	X È ammissibile modificare, senza ulteriori prove, la lunghezza del sistema di scarico dopo l'ultimo silenziatore, senza superare i 2,0 m.	G È ammissibile modificare, senza ulteriori prove, la lunghezza del sistema di scarico dopo l'ultimo silenziatore, senza superare i 2,0 m.	G È ammissibile modificare, senza ulteriori prove, la lunghezza del sistema di scarico dopo l'ultimo silenziatore, senza superare i 2,0 m.	G È ammissibile modificare, senza ulteriori prove, la lunghezza del sistema di scarico dopo l'ultimo silenziatore, senza superare i 2,0 m.
G2	Emissioni dallo scarico del veicolo in laboratorio	Regolamento (CE) n. 715/2007	G È ammissibile modificare, senza ulteriori prove, la lunghezza del sistema di scarico dopo l'ultimo silenziatore, senza superare i 2,0 m. Nel caso delle ambulanze, l'omologazione UE rilasciata al veicolo di base più rappresentativo rimane valida anche se il peso di riferimento è cambiato. Autocaravan e autofunebri. In caso di conversione di un veicolo (ad esempio in una procedura di omologazione in più fasi), il costruttore responsabile della conversione deve consultare il costruttore del veicolo originale (completo o incompleto) per ottenere la conferma che il veicolo convertito è coperto dall'omologazione delle emissioni del veicolo originale (completo o incompleto). La massa di riferimento del veicolo convertito può essere superiore a 2 840 kg.	G È ammissibile modificare, senza ulteriori prove, la lunghezza del sistema di scarico dopo l'ultimo silenziatore, senza superare i 2,0 m. Nel caso delle ambulanze, l'omologazione UE rilasciata al veicolo di base più rappresentativo rimane valida anche se il peso di riferimento è cambiato. Autocaravan e autofunebri. In caso di conversione di un veicolo (ad esempio in una procedura di omologazione in più fasi), il costruttore responsabile della conversione deve consultare il costruttore del veicolo originale (completo o incompleto) per ottenere la conferma che il veicolo convertito è coperto dall'omologazione delle emissioni del veicolo originale (completo o incompleto). La massa di riferimento del veicolo convertito può essere superiore a 2 840 kg.	G È ammissibile modificare, senza ulteriori prove, la lunghezza del sistema di scarico dopo l'ultimo silenziatore, senza superare i 2,0 m. Nel caso delle ambulanze, l'omologazione UE rilasciata al veicolo di base più rappresentativo rimane valida anche se il peso di riferimento è cambiato. Autocaravan e autofunebri. In caso di conversione di un veicolo (ad esempio in una procedura di omologazione in più fasi), il costruttore responsabile della conversione deve consultare il costruttore del veicolo originale (completo o incompleto) per ottenere la conferma che il veicolo convertito è coperto dall'omologazione delle emissioni del veicolo originale (completo o incompleto). La massa di riferimento del veicolo convertito può essere superiore a 2 840 kg.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
G2a	Determinazione di emissioni di CO ₂ e consumo di carburante specifici del veicolo e dispositivo per il monitoraggio di bordo del consumo di carburante e/o dell'energia elettrica	Regolamento (CE) n. 715/2007	G In caso di omologazione in più fasi, il nuovo valore di CO ₂ deve essere calcolato conformemente al metodo dell'interpolazione delle emissioni di CO ₂ utilizzando i dati pertinenti derivanti dal veicolo completato. In alternativa, il nuovo valore di CO ₂ deve essere calcolato sulla base dei parametri del veicolo completato di cui all'allegato B7, punto 3.2.4, del regolamento ONU n. 154 e utilizzando lo strumento della matrice di resistenza all'avanzamento fornito dal costruttore del veicolo di base. Qualora lo strumento non sia disponibile o l'interpolazione del CO ₂ non sia possibile, deve essere utilizzato il valore CO ₂ del veicolo High risultante dal veicolo di base, su richiesta del costruttore responsabile della conversione e previo consenso dell'autorità di omologazione.	G In caso di omologazione in più fasi, il nuovo valore di CO ₂ deve essere calcolato conformemente al metodo dell'interpolazione delle emissioni di CO ₂ utilizzando i dati pertinenti derivanti dal veicolo completato. In alternativa, il nuovo valore di CO ₂ deve essere calcolato sulla base dei parametri del veicolo completato di cui all'allegato B7, punto 3.2.4, del regolamento ONU n. 154 e utilizzando lo strumento della matrice di resistenza all'avanzamento fornito dal costruttore del veicolo di base. Qualora lo strumento non sia disponibile o l'interpolazione del CO ₂ non sia possibile, deve essere utilizzato il valore CO ₂ del veicolo High risultante dal veicolo di base, su richiesta del costruttore responsabile della conversione e previo consenso dell'autorità di omologazione.	G In caso di omologazione in più fasi, il nuovo valore di CO ₂ deve essere calcolato conformemente al metodo dell'interpolazione delle emissioni di CO ₂ utilizzando i dati pertinenti derivanti dal veicolo completato. In alternativa, il nuovo valore di CO ₂ deve essere calcolato sulla base dei parametri del veicolo completato di cui all'allegato B7, punto 3.2.4, del regolamento ONU n. 154 e utilizzando lo strumento della matrice di resistenza all'avanzamento fornito dal costruttore del veicolo di base. Qualora lo strumento non sia disponibile o l'interpolazione del CO ₂ non sia possibile, deve essere utilizzato il valore CO ₂ del veicolo High risultante dal veicolo di base, su richiesta del costruttore responsabile della conversione e previo consenso dell'autorità di omologazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
G3	Emissioni dallo scarico del motore in laboratorio	Regolamento (CE) n. 595/2009	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	G È ammissibile modificare, senza ulteriori prove, la lunghezza del sistema di scarico dopo l'ultimo silenziatore, senza superare i 2,0 m.	G È ammissibile modificare, senza ulteriori prove, la lunghezza del sistema di scarico dopo l'ultimo silenziatore, senza superare i 2,0 m.	G È ammissibile modificare, senza ulteriori prove, la lunghezza del sistema di scarico dopo l'ultimo silenziatore, senza superare i 2,0 m.
G3a	Determinazione di emissioni di CO ₂ e consumo di carburante specifici del veicolo	Regolamento (CE) n. 595/2009	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
G3b	Determinazione di prestazioni di efficienza energetica specifiche del rimorchio	Regolamento (CE) n. 595/2009	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
G4	Emissioni dallo scarico su strada	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	<p>G</p> <p>È ammissibile modificare, senza ulteriori prove, la lunghezza del sistema di scarico dopo l'ultimo silenziatore, senza superare i 2,0 m.</p> <p>Nel caso delle ambulanze, l'omologazione UE rilasciata al veicolo di base più rappresentativo rimane valida anche se il peso di riferimento è cambiato.</p> <p>Autocaravan e autofunebri.</p> <p>In caso di conversione di un veicolo (ad esempio in una procedura di omologazione in più fasi), il costruttore responsabile della conversione deve consultare il costruttore del veicolo originale (completo o incompleto) per ottenere la conferma che il veicolo convertito è coperto dall'omologazione delle emissioni del veicolo originale (completo o incompleto). La massa di riferimento del veicolo convertito può essere superiore a 2 840 kg.</p>	<p>G</p> <p>È ammissibile modificare, senza ulteriori prove, la lunghezza del sistema di scarico dopo l'ultimo silenziatore, senza superare i 2,0 m.</p> <p>Nel caso delle ambulanze, l'omologazione UE rilasciata al veicolo di base più rappresentativo rimane valida anche se il peso di riferimento è cambiato.</p> <p>Autocaravan e autofunebri.</p> <p>In caso di conversione di un veicolo (ad esempio in una procedura di omologazione in più fasi), il costruttore responsabile della conversione deve consultare il costruttore del veicolo originale (completo o incompleto) per ottenere la conferma che il veicolo convertito è coperto dall'omologazione delle emissioni del veicolo originale (completo o incompleto). La massa di riferimento del veicolo convertito può essere superiore a 2 840 kg.</p>	G	G

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
G5	Durata delle emissioni dallo scarico	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	G	G	G	G
G6	Emissioni dal basamento	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	G	G	G	G
G7	Emissioni per evaporazione	Regolamento (CE) n. 715/2007	G	G	G	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
G8	Emissioni dallo scarico a bassa temperatura in laboratorio	Regolamento (CE) n. 715/2007	G	G	G	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
G9	Diagnostica di bordo	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	G	G	G	G
G10	Assenza di impianto di manipolazione	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	G	G	G	G
G11	Strategie ausiliarie di controllo delle emissioni	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	G	G	G	G

▼ **M3**

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁ ≤ 2 500 kg	M ₁ > 2 500 kg	M ₂	M ₃
G12	Prevenzione delle manomissioni	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	G	G	G	G
G13	Riciclabilità	Direttiva 2005/64/CE	N.a. Si applica tuttavia l'allegato V sul divieto di riutilizzo dei componenti specificati.	N.a. Si applica tuttavia l'allegato V sul divieto di riutilizzo dei componenti specificati.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
G14	Sistemi di condizionamento dell'aria	Direttiva 2006/40/CE	G	G	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
H	ACCESSO ALLE INFORMAZIONI DEL VEICOLO E AGGIORNAMENTO DEL SOFTWARE					
H1	Accesso alle informazioni OBD del veicolo e alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo	Regolamento (UE) 2018/858, articoli da 61 a 66 e allegato X	X	X	X	X
H2	Aggiornamento del software	Regolamento (UE) 2018/858 Regolamento ONU n. 156	X	X	X	X

Appendice 2

Veicoli blindati

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
A	SISTEMI DI RITENUTA, PROVE D'URTO, INTEGRITÀ DEL SISTEMA DI ALIMENTAZIONE E SICUREZZA DELL'ELETTRICITÀ AD ALTO VOLTAGGIO											
A1	Finiture interne	Regolamento (UE) 2019/2144	A	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
A2	Sedili e poggiatesta	Regolamento (UE) 2019/2144	X Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche. I sedili non destinati a tale uso devono essere indicati in modo chiaro e permanente agli utenti mediante un pittogramma o un segno con un testo appropriato.	X Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche. I sedili non destinati a tale uso devono essere indicati in modo chiaro e permanente agli utenti mediante un pittogramma o un segno con un testo appropriato.	X Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche. I sedili non destinati a tale uso devono essere indicati in modo chiaro e permanente agli utenti mediante un pittogramma o un segno con un testo appropriato.	X Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche. I sedili non destinati a tale uso devono essere indicati in modo chiaro e permanente agli utenti mediante un pittogramma o un segno con un testo appropriato.	X Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche. I sedili non destinati a tale uso devono essere indicati in modo chiaro e permanente agli utenti mediante un pittogramma o un segno con un testo appropriato.	X Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche. I sedili non destinati a tale uso devono essere indicati in modo chiaro e permanente agli utenti mediante un pittogramma o un segno con un testo appropriato.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
A3	Sedili di autobus	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	X Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche. I sedili non destinati a tale uso devono essere indicati in modo chiaro e permanente agli utenti mediante un pittogramma o un segno con un testo appropriato.	X Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche. I sedili non destinati a tale uso devono essere indicati in modo chiaro e permanente agli utenti mediante un pittogramma o un segno con un testo appropriato.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
A4	Ancoraggi delle cinture di sicurezza	Regolamento (UE) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
A5	Cinture di sicurezza e sistemi di ritenuta	Regolamento (UE) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
A6	Cicalini delle cinture di sicurezza	Regolamento (UE) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
A7	Dispositivi di separazione	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.
A8	Ancoraggi di ritenuta per bambini	Regolamento (UE) 2019/2144	A	IF	IF	IF	IF	IF	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
A9	Sistemi di ritenuta per bambini (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.
A10	Dispositivi avanzati di ritenuta per bambini (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.
A11	Protezione antincastro anteriore	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	X	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A12	Protezione antincastro posteriore	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	A	A	X	X	X	X
A13	Protezione laterale	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	X	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	X	X

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
A14	Sicurezza dei serbatoi del combustibile (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
A15	Sicurezza del gas di petrolio liquefatto (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A16	Sicurezza del gas naturale compresso e liquefatto (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A17	Sicurezza dell'idrogeno (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A18	Qualificazione del materiale degli impianti a idrogeno (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A19	Sicurezza elettrica in uso (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A20	Urto frontale parziale (offset)	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	N.a.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
A21	Urto frontale su tutta la larghezza	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	N.a.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A22	Protezione del conducente dal meccanismo dello sterzo in caso d'urto	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	N.a.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A23	Airbag sostitutivi	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.
A24	Urto della cabina	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	N.a.	N.a.	N.a.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A25	Urto laterale	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	N.a.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A26	Urto laterale contro un palo	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	N.a.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A27	Urto posteriore	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	N.a.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A28	Sistemi eCall di bordo basati sul servizio 112	Regolamento (UE) 2015/758	G	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	G	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
B	UTENTI VULNERABILI DELLA STRADA, CAMPO VISIVO E VISIBILITÀ											
B1	Protezione di gambe e testa dei pedoni	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	N.a.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
B2	Zona d'urto estesa della testa	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	N.a.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
B3	Sistema di protezione frontale	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.
B4	Sistemi avanzati di frenata di emergenza per pedoni e ciclisti situati davanti al veicolo	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	N.a.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
B5	Avvertimento di collisione con pedoni e ciclisti	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	A Eventuale deroga parziale se i dispositivi necessari non possono essere collocati nella posizione ottimale per impedirne il danneggiamento, il che non permette la piena conformità alle	A Eventuale deroga parziale se i dispositivi necessari non possono essere collocati nella posizione ottimale per impedirne il danneggiamento, il che non permette la piena conformità alle	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	A Eventuale deroga parziale se i dispositivi necessari non possono essere collocati nella posizione ottimale per impedirne il danneggiamento, il che non permette la piena conformità alle	A Eventuale deroga parziale se i dispositivi necessari non possono essere collocati nella posizione ottimale per impedirne il danneggiamento, il che non permette la piena conformità alle	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
				prescrizioni ed eventuale deroga totale se è impossibile soddisfare tali prescrizioni.	prescrizioni ed eventuale deroga totale se è impossibile soddisfare tali prescrizioni.		prescrizioni ed eventuale deroga totale se è impossibile soddisfare tali prescrizioni.	prescrizioni ed eventuale deroga totale se è impossibile soddisfare tali prescrizioni.				
B6	Sistema di informazione degli angoli morti	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	A Eventuale deroga parziale se i dispositivi necessari non possono essere collocati nella posizione ottimale per impedirne il danneggiamento, il che non permette la piena conformità alle prescrizioni ed eventuale deroga totale se è impossibile soddisfare tali prescrizioni.	A Eventuale deroga parziale se i dispositivi necessari non possono essere collocati nella posizione ottimale per impedirne il danneggiamento, il che non permette la piena conformità alle prescrizioni ed eventuale deroga totale se è impossibile soddisfare tali prescrizioni.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	A Eventuale deroga parziale se i dispositivi necessari non possono essere collocati nella posizione ottimale per impedirne il danneggiamento, il che non permette la piena conformità alle prescrizioni ed eventuale deroga totale se è impossibile soddisfare tali prescrizioni.	A Eventuale deroga parziale se i dispositivi necessari non possono essere collocati nella posizione ottimale per impedirne il danneggiamento, il che non permette la piena conformità alle prescrizioni ed eventuale deroga totale se è impossibile soddisfare tali prescrizioni.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
B7	Rilevamento in retromarcia	Regolamento (UE) 2019/2144	A Eventuale deroga parziale se i dispositivi necessari non possono essere collocati nella posizione ottimale per impedirne il danneggiamento, il che non permette la piena conformità alle prescrizioni ed eventuale deroga totale se è impossibile soddisfare tali prescrizioni.	A Eventuale deroga parziale se i dispositivi necessari non possono essere collocati nella posizione ottimale per impedirne il danneggiamento, il che non permette la piena conformità alle prescrizioni ed eventuale deroga totale se è impossibile soddisfare tali prescrizioni.	A Eventuale deroga parziale se i dispositivi necessari non possono essere collocati nella posizione ottimale per impedirne il danneggiamento, il che non permette la piena conformità alle prescrizioni ed eventuale deroga totale se è impossibile soddisfare tali prescrizioni.	A Eventuale deroga parziale se i dispositivi necessari non possono essere collocati nella posizione ottimale per impedirne il danneggiamento, il che non permette la piena conformità alle prescrizioni ed eventuale deroga totale se è impossibile soddisfare tali prescrizioni.	A Eventuale deroga parziale se i dispositivi necessari non possono essere collocati nella posizione ottimale per impedirne il danneggiamento, il che non permette la piena conformità alle prescrizioni ed eventuale deroga totale se è impossibile soddisfare tali prescrizioni.	A Eventuale deroga parziale se i dispositivi necessari non possono essere collocati nella posizione ottimale per impedirne il danneggiamento, il che non permette la piena conformità alle prescrizioni ed eventuale deroga totale se è impossibile soddisfare tali prescrizioni.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
B8	Campo visivo anteriore	Regolamento (UE) 2019/2144	G Il fattore di trasmissione della luce è di almeno 60 % e l'angolo morto corrispondente al montante «A» non è superiore a 10°.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	G Il fattore di trasmissione della luce è di almeno 60 % e l'angolo morto corrispondente al montante «A» non è superiore a 10°.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
B9	Visione diretta nei veicoli pesanti	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
B10	Vetri di sicurezza	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	N.a.	N.a.	N.a.	N.a.	N.a.	N.a.	N.a.	N.a.	N.a.
B11	Sbrinamento/dissappannamento	Regolamento (UE) 2019/2144	A	X I veicoli devono essere muniti di un adeguato dispositivo di sbrinamento e di dissappannamento del parabrezza.	X I veicoli devono essere muniti di un adeguato dispositivo di sbrinamento e di dissappannamento del parabrezza.	X I veicoli devono essere muniti di un adeguato dispositivo di sbrinamento e di dissappannamento del parabrezza.	X I veicoli devono essere muniti di un adeguato dispositivo di sbrinamento e di dissappannamento del parabrezza.	X I veicoli devono essere muniti di un adeguato dispositivo di sbrinamento e di dissappannamento del parabrezza.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
B12	Lavacrystalli/tergicristalli	Regolamento (UE) 2019/2144	A	X I veicoli devono essere muniti di adeguati dispositivi di lavacrystallo e tergicristallo del parabrezza.	X I veicoli devono essere muniti di adeguati dispositivi di lavacrystallo e tergicristallo del parabrezza.	X I veicoli devono essere muniti di adeguati dispositivi di lavacrystallo e tergicristallo del parabrezza.	X I veicoli devono essere muniti di adeguati dispositivi di lavacrystallo e tergicristallo del parabrezza.	X I veicoli devono essere muniti di adeguati dispositivi di lavacrystallo e tergicristallo del parabrezza.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
B13	Dispositivi per la visione indiretta	Regolamento (UE) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
B14	Sistemi di allarme acustico per veicoli	Regolamento (UE) n. 540/2014	X	X	X	X	X	X	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
C	TELAIO, FRENI, PNEUMATICI E STERZO DEL VEICOLO											
C1	Sterzo	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
C2	Avviso di deviazione dalla corsia	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	N.a.	N.a.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	N.a.	N.a.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
C3	Sistema di emergenza per il mantenimento della corsia	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	N.a.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
C4	Frenatura	Regolamento (UE) 2019/2144	G	G	G	G	G	G	X	X	X	X
C5	Ricambi per freni	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.
C6	Dispositivo di assistenza alla frenata	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	N.a.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
C7	Controllo della stabilità	Regolamento (UE) 2019/2144	X	N.a.	N.a.	X	N.a.	N.a.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	X	X

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
C8	Sistemi avanzati di frenata di emergenza nei veicoli pesanti	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	N.a.	N.a.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	N.a.	N.a.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
C9	Sistemi avanzati di frenata di emergenza nei veicoli leggeri	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	N.a.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
C10	Sicurezza ed efficienza ambientale degli pneumatici	Regolamento (UE) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
C11	Ruote di scorta e sistemi anti-foratura (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	A	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	A	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
C12	Pneumatici rigenerati	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.
C13	Monitoraggio della pressione degli pneumatici nei veicoli leggeri	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	N.a.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
C14	Monitoraggio della pressione degli pneumatici nei veicoli pesanti	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	N.a.	N.a.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	N.a.	N.a.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	N.a.	N.a.
C15	Montaggio degli pneumatici	Regolamento (UE) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
C16	Ruote sostitutive	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.
D	STRUMENTI DI BORDO, IMPIANTO ELETTRICO, ILLUMINAZIONE DEL VEICOLO E PROTEZIONE DALL'USO NON AUTORIZZATO, COMPRESI GLI ATTACCHI INFORMATICI											
D1	Segnalatore acustico	Regolamento (UE) 2019/2144	A Sono consentiti dispositivi supplementari di allarme d'emergenza.	A Sono consentiti dispositivi supplementari di allarme d'emergenza.	A Sono consentiti dispositivi supplementari di allarme d'emergenza.	A Sono consentiti dispositivi supplementari di allarme d'emergenza.	A Sono consentiti dispositivi supplementari di allarme d'emergenza.	A Sono consentiti dispositivi supplementari di allarme d'emergenza.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
D2	Perturbazioni radioelettriche (compatibilità elettromagnetica)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
D3	Protezione dall'uso non autorizzato, sistemi di immobilizzazione e di allarme	Regolamento (UE) 2019/2144	X	IF G	IF G	X	IF G	IF G	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
D4	Protezione del veicolo dagli attacchi informatici	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
D5	Tachimetro	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
D6	Contachilometri	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
D7	Dispositivi di limitazione della velocità	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	X	X	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	X	X	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
D8	Adattamento intelligente della velocità	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	N.a.	N.a.	N.a.	N.a.	N.a.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
D9	Identificazione di comandi, spie e indicatori	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
D10	Impianti di riscaldamento	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
D11	Dispositivi di segnalazione luminosa	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
D12	Dispositivi di illuminazione della strada	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
D13	Dispositivi cattedottrici	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
D14	Sorgenti luminose	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
D15	Montaggio dei dispositivi cattedottrici, di segnalazione luminosa e di illuminazione della strada	Regolamento (UE) 2019/2144	A Purché siano installati tutti i dispositivi di illuminazione obbligatori e la visibilità geometrica non sia compromessa.	A Purché siano installati tutti i dispositivi di illuminazione obbligatori e la visibilità geometrica non sia compromessa.	A Purché siano installati tutti i dispositivi di illuminazione obbligatori e la visibilità geometrica non sia compromessa.	A Purché siano installati tutti i dispositivi di illuminazione obbligatori e la visibilità geometrica non sia compromessa.	A Purché siano installati tutti i dispositivi di illuminazione obbligatori e la visibilità geometrica non sia compromessa.	A Purché siano installati tutti i dispositivi di illuminazione obbligatori e la visibilità geometrica non sia compromessa.	A Purché siano installati tutti i dispositivi di illuminazione obbligatori e la visibilità geometrica non sia compromessa.	A Purché siano installati tutti i dispositivi di illuminazione obbligatori e la visibilità geometrica non sia compromessa.	A Purché siano installati tutti i dispositivi di illuminazione obbligatori e la visibilità geometrica non sia compromessa.	A Purché siano installati tutti i dispositivi di illuminazione obbligatori e la visibilità geometrica non sia compromessa.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
D16	Segnalazione di arresto di emergenza	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X Solo per veicoli muniti di sistema di frenatura antibloccaggio a controllo elettronico.	X Solo per veicoli muniti di sistema di frenatura antibloccaggio a controllo elettronico.	X	X Solo per veicoli muniti di sistema di frenatura antibloccaggio a controllo elettronico.	X Solo per veicoli muniti di sistema di frenatura antibloccaggio a controllo elettronico.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
D17	Dispositivi tergifari (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	IF	IF	IF	IF	IF	IF	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
D18	Indicatori di cambio di marcia	Regolamento (UE) 2019/2144	G	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
E	CONDUCENTE E COMPORTAMENTO DEL SISTEMA											
E1	Interfaccia di installazione di dispositivi di tipo alcolock	Regolamento (UE) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
E2	Avviso di disattenzione e stanchezza del conducente	Regolamento (UE) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
E3	Avviso avanzato della distrazione del conducente	Regolamento (UE) 2019/2144	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
E4	Sistema di monitoraggio della disponibilità del conducente (in caso di veicoli automatizzati)	Regolamento (UE) 2019/2144	IF	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	IF	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
E5	Registratore di dati di evento	Regolamento (UE) 2019/2144	A	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	A	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
E6	Sistemi che sostituiscono il conducente nel controllo del veicolo (in caso di veicoli automatizzati)	Regolamento (UE) 2019/2144	IF	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
E7	Sistemi che forniscono al veicolo informazioni sullo stato dello stesso e sulla zona circostante (in caso di veicoli automatizzati)	Regolamento (UE) 2019/2144	IF	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
E8	Guida in convoglio (platooning) (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
E9	Sistemi che forniscono informazioni sulla sicurezza ad altri utenti della strada (in caso di veicoli automatizzati)	Regolamento (UE) 2019/2144	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
F	COSTRUZIONE E CARATTERISTICHE GENERALI DEL VEICOLO											
F1	Alloggiamento della targa di immatricolazione	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
F2	Retromarcia	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
F3	Serrature e cerniere delle porte	Regolamento (UE) 2019/2144	X	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	X	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
F4	Predellini, maniglie e pedane	Regolamento (UE) 2019/2144	X	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	X	X	X	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
F5	Sporgenze esterne	Regolamento (UE) 2019/2144	A	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
F6	Sporgenze esterne delle cabine di veicoli commerciali	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	A	A	A	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
F7	Targhetta regolamentare e numero di identificazione del veicolo	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
F8	Dispositivi di traino	Regolamento (UE) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
F9	Parafanghi delle ruote	Regolamento (UE) 2019/2144	G	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
F10	Dispositivi anti-spruzzo	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	X	X	X	X	X	X	X
F11	Masse e dimensioni	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
F12	Dispositivi di accoppiamento meccanico	Regolamento (UE) 2019/2144	IF X	IF X	IF X	IF X	IF X	IF X	X	X	X	X
F13	Veicoli destinati al trasporto di merci pericolose (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	X	X	X	X	X	X	X
F14	Caratteristiche generali di costruzione degli autobus	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	A	A	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
F15	Resistenza della sovrastruttura negli autobus	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	A	A	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
F16	Infiammabilità degli autobus	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
G	PRESTAZIONI AMBIENTALI ED EMISSIONI											
G1	Livello sonoro	Regolamento (UE) n. 540/2014	X	X	X	X	X	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
G2	Emissioni dallo scarico del veicolo in laboratorio	Regolamento (CE) n. 715/2007	X Su richiesta del costruttore, il regolamento (CE) n. 715/2007 si può applicare ai veicoli con una massa di riferimento superiore a 2 840 kg. L'autorità di omologazione può concedere esenzioni solo se il costruttore dimostra che il veicolo non può soddisfare le prescrizioni in ragione del suo uso speciale. Le esenzioni	X Su richiesta del costruttore, il regolamento (CE) n. 715/2007 si può applicare ai veicoli con una massa di riferimento superiore a 2 840 kg. L'autorità di omologazione può concedere esenzioni solo se il costruttore dimostra che il veicolo non può soddisfare le prescrizioni in ragione del suo uso speciale. Le esenzioni	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	X Su richiesta del costruttore, il regolamento (CE) n. 715/2007 si può applicare ai veicoli con una massa di riferimento superiore a 2 840 kg. L'autorità di omologazione può concedere esenzioni solo se il costruttore dimostra che il veicolo non può soddisfare le prescrizioni in ragione del suo uso speciale. Le esenzioni	X Su richiesta del costruttore, il regolamento (CE) n. 715/2007 si può applicare ai veicoli con una massa di riferimento superiore a 2 840 kg. L'autorità di omologazione può concedere esenzioni solo se il costruttore dimostra che il veicolo non può soddisfare le prescrizioni in ragione del suo uso speciale. Le esenzioni	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
			accordate vanno descritte nel certificato di omologazione del veicolo e nel certificato di conformità.	accordate vanno descritte nel certificato di omologazione del veicolo e nel certificato di conformità.		accordate vanno descritte nel certificato di omologazione del veicolo e nel certificato di conformità.	accordate vanno descritte nel certificato di omologazione del veicolo e nel certificato di conformità.					
G2a	Determinazione di emissioni di CO ₂ e consumo di carburante specifici del veicolo e dispositivo per il monitoraggio di bordo del consumo di carburante e/o dell'energia elettrica	Regolamento (CE) n. 715/2007	X Su richiesta del costruttore, il regolamento (CE) n. 715/2007 si può applicare ai veicoli con una massa di riferimento superiore a 2 840 kg. L'autorità di omologazione può concedere esenzioni solo se il costruttore dimostra che il veicolo non può soddisfare le prescrizioni in ragione del suo uso speciale. Le esenzioni accordate vanno descritte	X Su richiesta del costruttore, il regolamento (CE) n. 715/2007 si può applicare ai veicoli con una massa di riferimento superiore a 2 840 kg. L'autorità di omologazione può concedere esenzioni solo se il costruttore dimostra che il veicolo non può soddisfare le prescrizioni in ragione del suo uso speciale. Le esenzioni accordate vanno descritte	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	X Su richiesta del costruttore, il regolamento (CE) n. 715/2007 si può applicare ai veicoli con una massa di riferimento superiore a 2 840 kg. L'autorità di omologazione può concedere esenzioni solo se il costruttore dimostra che il veicolo non può soddisfare le prescrizioni in ragione del suo uso speciale. Le esenzioni accordate vanno descritte	X Su richiesta del costruttore, il regolamento (CE) n. 715/2007 si può applicare ai veicoli con una massa di riferimento superiore a 2 840 kg. L'autorità di omologazione può concedere esenzioni solo se il costruttore dimostra che il veicolo non può soddisfare le prescrizioni in ragione del suo uso speciale. Le esenzioni accordate vanno descritte	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
			nel certificato di omologazione del veicolo e nel certificato di conformità.	nel certificato di omologazione del veicolo e nel certificato di conformità.		nel certificato di omologazione del veicolo e nel certificato di conformità.	nel certificato di omologazione del veicolo e nel certificato di conformità.					
G3	Emissioni dallo scarico del motore in laboratorio	Regolamento (CE) n. 595/2009	X	X	X	X	X	X	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
G3a	Determinazione di emissioni di CO ₂ e consumo di carburante specifici del veicolo	Regolamento (CE) n. 595/2009	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
G3b	Determinazione di prestazioni di efficienza energetica specifiche del rimorchio	Regolamento (CE) n. 595/2009	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
G4	Emissioni dallo scarico su strada	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	X	X	X	X	X	X	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
G5	Durata delle emissioni dallo scarico	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	X	X	X	X	X	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
G6	Emissioni dal basamento	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	X	X	X	X	X	X	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
G7	Emissioni per evaporazione	Regolamento (CE) n. 715/2007	X	X	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	X	X	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
G8	Emissioni dallo scarico a bassa temperatura in laboratorio	Regolamento (CE) n. 715/2007	X	X	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	X	X	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
G9	Diagnostica di bordo	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	X	X	X	X	X	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
G10	Assenza di impianto di manipolazione	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	X	X	X	X	X	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
G11	Strategie ausiliarie di controllo delle emissioni	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	X	X	X	X	X	X	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
G12	Prevenzione delle manomissioni	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	X	X	X	X	X	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
G13	Riciclabilità	Direttiva 2005/64/CE	N.a. Si applica tuttavia l'allegato V sul divieto di riutilizzo dei componenti specificati.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	N.a. Si applica tuttavia l'allegato V sul divieto di riutilizzo dei componenti specificati.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.

▼ **M3**

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
G14	Sistemi di condizionamento dell'aria	Direttiva 2006/40/CE	X	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	X	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
H	ACCESSO ALLE INFORMAZIONI DEL VEICOLO E AGGIORNAMENTO DEL SOFTWARE											
H1	Accesso alle informazioni OBD del veicolo e alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo	Regolamento (UE) 2018/858, articoli da 61 a 66 e allegato X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
H2	Aggiornamento del software	Regolamento (UE) 2018/858 Regolamento ONU n. 156	X	X	X	X	X	X	X	X		

▼ M3

Appendice 3

Veicoli con accesso per sedie a rotelle

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁
A	SISTEMI DI RITENUTA, PROVE D'URTO, INTEGRITÀ DEL SISTEMA DI ALIMENTAZIONE E SICUREZZA DELL'ELETTRICITÀ AD ALTO VOLTAGGIO		
A1	Finiture interne	Regolamento (UE) 2019/2144	<p>G</p> <p>La nota G può essere applicata alle finiture interne del veicolo che non sono particolarmente interessate dalla modifica; tuttavia, qualsiasi finitura interna del veicolo aggiunta o modificata deve essere conforme alle prescrizioni applicabili alla categoria di veicoli M₁.</p> <p>L'applicazione è limitata all'abitacolo davanti al piano trasversale che attraversa la linea di riferimento del tronco della macchina del punto H 3D collocata sul sedile più arretrato destinato all'uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche, nonché alle rispettive zone di riferimento di ciascun posto a sedere destinato all'uso normale definito nell'atto normativo, quando il tipo di veicolo è soggetto alle prescrizioni applicabili alla categoria di veicolo M₁.</p>
A2	Sedili e poggiatesta	Regolamento (UE) 2019/2144	<p>G</p> <p>La nota G può essere applicata ai sedili e poggiatesta del veicolo che non sono particolarmente interessati dalla modifica; tuttavia, qualsiasi finitura dei sedili o dei poggiatesta aggiunta o modificata deve essere conforme alle prescrizioni applicabili alla categoria di veicoli M₁.</p> <p>Le prescrizioni per la dissipazione di energia e i raggi relative ai sedili e ai poggiatesta sono controllate in conformità ai punti 5.2.3/5.2.4.2 e 5.2.4 del regolamento ONU n. 17 quando il tipo di veicolo è soggetto alle prescrizioni applicabili alla categoria di veicoli M₁.</p> <p>Il piano longitudinale della posizione di marcia prevista della sedia a rotelle deve essere parallelo al piano longitudinale del veicolo.</p> <p>È necessario informare il proprietario del veicolo che, per resistere alle forze esercitate dal sistema di ancoraggio nelle diverse condizioni di guida, si consiglia una sedia a rotelle con una struttura che soddisfi le parti pertinenti della norma ISO 7176-19:2008/Amd 1:2015 (o revisioni successive).</p> <p>I sedili del veicolo possono essere opportunamente adattati senza ulteriori prove, se si è in grado di fornire al servizio tecnico la prova, da questo giudicata sufficiente, che i loro ancoraggi, i loro meccanismi e i relativi poggiatesta garantiscono un livello adeguato di prestazioni.</p> <p>Non si applicano le prescrizioni relative ai sistemi di ritenzione dei bagagli di cui all'allegato 9, punto 1, lettera c), del regolamento ONU n. 17.</p>
A3	Sedili di autobus	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁
A4	Ancoraggi delle cinture di sicurezza	Regolamento (UE) 2019/2144	<p>X</p> <p>Ciascun alloggiamento per sedie a rotelle deve essere munito di ancoraggi ai quali vanno fissati un dispositivo di blocco della sedia a rotelle e un sistema di ritenuta dell'occupante (WTORS) e deve essere conforme alle disposizioni supplementari per sottoporre a prova il dispositivo di blocco delle sedie a rotelle e il sistema di ritenuta degli occupanti indicate di seguito.</p> <p>1. Definizioni</p> <p>1.1. Il modello di sedia a rotelle (surrogate wheelchair = SWC) è una sedia a rotelle di prova rigida e riutilizzabile quale definita nella sezione 3 della norma internazionale ISO 10542-1:2012.</p> <p>1.2. Il punto P è una rappresentazione della posizione dell'anca dell'occupante della sedia a rotelle seduto nell'SWC, come definito nella parte 3 della norma internazionale ISO 10542-1:2012. Su richiesta del costruttore, può essere utilizzato un modello di sedia a rotelle più pesante, purché abbia le stesse caratteristiche dimensionali e la stessa posizione del baricentro della versione prescritta. Gli pneumatici possono essere sostituiti con versioni piene o riempite con schiuma poliuretanicca delle stesse dimensioni.</p> <p>1.3. Per «WTORS» si intende un dispositivo di blocco delle sedie a rotelle e un sistema di ritenuta degli occupanti.</p> <p>2. Prescrizioni generali</p> <p>2.1. Ciascun alloggiamento per sedie a rotelle deve essere munito di ancoraggi ai quali possono essere fissati un dispositivo di blocco della sedia a rotelle e un sistema di ritenuta dell'occupante (WTORS).</p> <p>2.2. Gli ancoraggi inferiori della cintura dell'occupante della sedia a rotelle devono essere situati a norma del regolamento ONU n. 14, punto 5.4.2.2, relativo al punto P sull'SWC posto nella posizione di marcia designata dal costruttore. L'ancoraggio o gli ancoraggi superiori effettivi devono essere situati almeno 100 mm al di sopra del piano orizzontale passante per i punti di contatto tra le ruote posteriori dell'SWC e il pavimento del veicolo. Tale condizione deve essere soddisfatta anche dopo la prova effettuata conformemente al punto 3 o 4 seguente.</p> <p>Si applica il punto 3 o il punto 4.</p> <p>3. Prove statiche a bordo del veicolo</p> <p>3.1. Ancoraggi del sistema di ritenuta dell'occupante della sedia a rotelle</p> <p>3.1.1. Gli ancoraggi del sistema di ritenuta dell'occupante della sedia a rotelle devono resistere alle forze statiche prescritte per tali ancoraggi nel regolamento ONU n. 14 contemporaneamente alle forze statiche applicate agli ancoraggi del dispositivo di blocco della sedia a rotelle, come specificato al punto 3.2.</p> <p>3.2. Ancoraggi del dispositivo di blocco della sedia a rotelle</p> <p>Gli ancoraggi del dispositivo di blocco della sedia a rotelle devono resistere alle seguenti forze, per almeno 0,2 secondi, applicate attraverso l'SWC (o un modello di sedia a rotelle adatto, il cui interasse, la cui altezza della seduta e i cui punti di fissaggio del dispositivo di blocco siano conformi alle specifiche dell'SWC), ad una altezza di 300 ± 100 mm dalla superficie su cui poggia l'SWC:</p>

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁
			<p>3.2.1. nel caso di una sedia a rotelle rivolta in avanti, a una forza simultanea, coincidente con la forza applicata agli ancoraggi del sistema di ritenuta dell'occupante, di 24,5 kN; e</p> <p>3.2.2 a una seconda prova in cui si applichi una forza statica di 8,2 kN orientata verso la parte posteriore del veicolo.</p> <p>3.2.3. Nel caso di una sedia a rotelle rivolta all'indietro, a una forza simultanea, coincidente con la forza applicata agli ancoraggi del sistema di ritenuta dell'occupante, di 8,2 kN e</p> <p>3.2.4 a una seconda prova in cui si applichi una forza statica di 24,5 kN orientata verso la parte anteriore del veicolo.</p> <p>4. Prove dinamiche a bordo del veicolo</p> <p>4.1. L'assemblaggio completo del WTORS deve essere sottoposto a una prova dinamica a bordo del veicolo, conformemente ai punti 5.2.2 e 5.2.3 e all'allegato A della norma internazionale ISO 10542-1:2012, in cui tutti i componenti/ancoraggi siano testati contemporaneamente, utilizzando una scocca nuda o una struttura rappresentativa del veicolo.</p>
A5	Cinture di sicurezza e sistemi di ritenuta	Regolamento (UE) 2019/2144	<p>X</p> <p>Ciascun alloggiamento per sedie a rotelle deve essere munito di una cintura di ritenuta degli occupanti che soddisfi le disposizioni supplementari per sottoporre a prova il dispositivo di blocco delle sedie a rotelle e il sistema di ritenuta degli occupanti indicate di seguito.</p> <p>Se, in seguito a conversione, i punti di ancoraggio delle cinture di sicurezza devono essere spostati al di fuori dei limiti di tolleranza di cui al punto 7.7.1 del regolamento ONU n. 16, il servizio tecnico deve controllare se tale alterazione implica o meno un peggioramento. In caso di peggioramento, deve essere eseguita la prova di cui al punto 7.7.1 del regolamento ONU n. 16. La prova può essere eseguita utilizzando componenti che non sono stati sottoposti alla prova di condizionamento prescritta nel regolamento ONU n. 16.</p> <p>1. Definizioni</p> <p>1.1. Il modello di sedia a rotelle (surrogate wheelchair = SWC) è una sedia a rotelle di prova rigida e riutilizzabile quale definita nella sezione 3 della norma internazionale ISO 10542-1:2012.</p> <p>1.2. Il punto P è una rappresentazione della posizione dell'anca dell'occupante della sedia a rotelle seduto nell'SWC, come definito nella parte 3 della norma internazionale ISO 10542-1:2012. Su richiesta del costruttore, può essere utilizzato un modello di sedia a rotelle più pesante, purché abbia le stesse caratteristiche dimensionali e la stessa posizione del baricentro della versione prescritta. Gli pneumatici possono essere sostituiti con versioni piene o riempite con schiuma poliuretanica delle stesse dimensioni.</p> <p>1.3. Per «WTORS» si intende un dispositivo di blocco delle sedie a rotelle e un sistema di ritenuta degli occupanti.</p>

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁
			<p>2. Prescrizioni generali</p> <p>2.1. È necessario verificare la cintura dell'occupante del WTORS per garantirne la conformità al regolamento ONU n. 16, punti da 8.2.2 a 8.2.2.4 e da 8.3.1 a 8.3.4.</p> <p>Si applica il punto 3 o il punto 4.</p> <p>3. Prove statiche a bordo del veicolo</p> <p>3.1. Componenti del sistema</p> <p>3.1.1. Se gli ancoraggi WTORS sono stati testati staticamente nel veicolo, tutti i componenti del WTORS devono rispettare le prescrizioni pertinenti della norma internazionale ISO 10542-1:2012. Tuttavia la prova dinamica di cui all'allegato A e ai punti 5.2.2 e 5.2.3 della norma internazionale ISO 10542-1:2012 deve essere effettuata sul WTORS completo utilizzando la geometria degli ancoraggi del veicolo anziché la geometria della prova specificata nell'allegato A della norma internazionale ISO 10542-1:2012. Tale prova può essere effettuata sulla struttura del veicolo oppure su un modello di struttura rappresentativo della geometria degli ancoraggi del WTORS del veicolo. La posizione di ciascun ancoraggio usato per la prova deve rientrare nella tolleranza prevista al punto 7.7.1 del regolamento ONU n. 16 della sua posizione reale rispetto al punto P.</p> <p>3.1.2. Se il sistema di ritenuta dell'occupante del WTORS è omologato in conformità al regolamento ONU n. 16, esso deve essere sottoposto alla prova dinamica nell'ambito del WTORS completo di cui al punto 3.1.1, ma le prescrizioni dei punti 5.1, 5.3 e 5.4 della norma internazionale ISO 10542-1:2012 si considerano soddisfatte.</p> <p>4. Prove dinamiche a bordo del veicolo</p> <p>4.1. Se gli ancoraggi WTORS sono stati testati dinamicamente nel veicolo, tutte le parti componenti del WTORS devono rispettare le prescrizioni pertinenti della norma internazionale ISO 10542-1:2012, punti 5.1, 5.3 e 5.4. Tali prescrizioni si considerano soddisfatte rispetto al sistema di ritenuta dell'occupante, se esso è omologato in conformità al regolamento ONU n. 16.</p>
A6	Cicalini delle cinture di sicurezza	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.
A7	Dispositivi di separazione	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.
A8	Ancoraggi di ritenuta per bambini	Regolamento (UE) 2019/2144	<p>IF</p> <p>Non è necessario specificare il numero minimo di ancoraggi dei seggiolini per bambini ISOFIX. Nel caso di un'omologazione in più fasi in cui la conversione abbia interessato un sistema di ancoraggio ISOFIX, il sistema deve essere nuovamente sottoposto a prova o gli ancoraggi devono essere resi inutilizzabili. In quest'ultimo caso le etichette ISOFIX devono essere rimosse e si devono fornire le opportune informazioni nel manuale del proprietario del veicolo per il veicolo completato.</p>

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁
A9	Sistemi di ritenuta per bambini (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.
A10	Dispositivi avanzati di ritenuta per bambini (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.
A11	Protezione antincastro anteriore	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A12	Protezione antincastro posteriore	Regolamento (UE) 2019/2144	X
A13	Protezione laterale	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A14	Sicurezza dei serbatoi del combustibile (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	X È ammissibile modificare senza ulteriori prove il percorso e la lunghezza del condotto di alimentazione, delle tubazioni del carburante e dei suoi vapori, nonché il riposizionamento del serbatoio originale e dei dispositivi di controllo delle evaporazioni forniti dal costruttore del veicolo di base, a condizione che siano soddisfatte le prescrizioni relative all'installazione di cui ai punti 5.4, 5.5, 5.6, 5.7, 5.8 e 5.11 del regolamento ONU n. 34 e che il servizio tecnico accerti, mediante ispezione visiva, che le prescrizioni essenziali di cui al punto 5.10 di tale regolamento siano soddisfatte. In caso di riposizionamento del serbatoio di plastica originale, non sono necessarie ulteriori prove conformemente all'allegato 5 del regolamento ONU n. 34.
A15	Sicurezza del gas di petrolio liquefatto (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	G
A16	Sicurezza del gas naturale compresso e liquefatto (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	G
A17	Sicurezza dell'idrogeno (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	G
A18	Qualificazione del materiale degli impianti a idrogeno (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	X
A19	Sicurezza elettrica in uso (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	G

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁
A20	Urto frontale parziale (offset)	Regolamento (UE) 2019/2144	G In alternativa, una prova adeguata di rigidità alla torsione, in cui si applichi al veicolo una coppia il più vicino possibile ai punti di montaggio delle molle, con tutte le porte, i portelloni e il cofano aperti, deve dimostrare che la rigidità torsionale corrisponde a $\pm 75\%$ di quella della carrozzeria del veicolo non modificata della fase precedente. Deve essere inoltre eseguita una prova di rigidità alla flessione con il veicolo in piano, in cui tutte le porte laterali e posteriori e i portelloni devono aprirsi normalmente quando il veicolo è caricato alla massa massima tecnicamente ammissibile a pieno carico.
A21	Urto frontale su tutta la larghezza	Regolamento (UE) 2019/2144	G In alternativa, una prova adeguata di rigidità alla torsione, in cui si applichi al veicolo una coppia il più vicino possibile ai punti di montaggio delle molle, con tutte le porte, i portelloni e il cofano aperti, deve dimostrare che la rigidità torsionale corrisponde a $\pm 75\%$ di quella della carrozzeria del veicolo non modificata della fase precedente. Deve essere inoltre eseguita una prova di rigidità alla flessione con il veicolo in piano, in cui tutte le porte laterali e posteriori e i portelloni devono aprirsi normalmente quando il veicolo è caricato alla massa massima tecnicamente ammissibile a pieno carico.
A22	Protezione del conducente dal meccanismo dello sterzo in caso d'urto	Regolamento (UE) 2019/2144	G N.a. in caso di sistemi sterzanti modificati per conducenti con esigenze specifiche.
A23	Airbag sostitutivi	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.
A24	Urto della cabina	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A25	Urto laterale	Regolamento (UE) 2019/2144	G In alternativa, una prova adeguata di rigidità alla torsione, in cui si applichi al veicolo una coppia il più vicino possibile ai punti di montaggio delle molle, con tutte le porte, i portelloni e il cofano aperti, deve dimostrare che la rigidità torsionale corrisponde a $\pm 75\%$ di quella della carrozzeria del veicolo non modificata della fase precedente. Deve essere inoltre eseguita una prova di rigidità alla flessione con il veicolo in piano, in cui tutte le porte laterali e posteriori e i portelloni devono aprirsi normalmente quando il veicolo è caricato alla massa massima tecnicamente ammissibile a pieno carico.
A26	Urto laterale contro un palo	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.
A27	Urto posteriore	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.
A28	Sistemi eCall di bordo basati sul servizio 112	Regolamento (UE) 2015/758	G

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁
B	UTENTI VULNERABILI DELLA STRADA, CAMPO VISIVO E VISIBILITÀ		
B1	Protezione di gambe e testa dei pedoni	Regolamento (UE) 2019/2144	G
B2	Zona d'urto estesa della testa	Regolamento (UE) 2019/2144	G Non si terrà conto delle modifiche apportate alle finiture interne direttamente dietro il parabrezza.
B3	Sistema di protezione frontale	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.
B4	Sistemi avanzati di frenata di emergenza per pedoni e ciclisti situati davanti al veicolo	Regolamento (UE) 2019/2144	G N.a. in caso di sistemi di frenata modificati per conducenti con esigenze specifiche.
B5	Avvertimento di collisione con pedoni e ciclisti	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
B6	Sistema di informazione degli angoli morti	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
B7	Rilevamento in retro-marcia	Regolamento (UE) 2019/2144	A Eventuale deroga parziale se le attrezzature per passeggeri con esigenze specifiche impediscono la piena conformità alle prescrizioni ed eventuale deroga totale se è impossibile soddisfare tali prescrizioni.
B8	Campo visivo anteriore	Regolamento (UE) 2019/2144	G
B9	Visione diretta nei veicoli pesanti	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
B10	Vetri di sicurezza	Regolamento (UE) 2019/2144	G
B11	Sbrinamento/disappannamento	Regolamento (UE) 2019/2144	G
B12	Lavacrystalli/tergicristalli	Regolamento (UE) 2019/2144	G
B13	Dispositivi per la visione indiretta	Regolamento (UE) 2019/2144	X
B14	Sistemi di allarme acustico per veicoli	Regolamento (UE) n. 540/2014	X

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁
C	TELAIO, FRENI, PNEUMATICI E STERZO DEL VEICOLO		
C1	Sterzo	Regolamento (UE) 2019/2144	G
C2	Avviso di deviazione dalla corsia	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
C3	Sistema di emergenza per il mantenimento della corsia	Regolamento (UE) 2019/2144	G N.a. in caso di sistemi sterzanti modificati per conducenti con esigenze specifiche o in caso di sistema di frenata modificato se il sistema di emergenza di mantenimento della corsia del veicolo di base agisce invece sul sistema di frenata.
C4	Frenatura	Regolamento (UE) 2019/2144	G
C5	Ricambi per freni	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.
C6	Dispositivo di assistenza alla frenata	Regolamento (UE) 2019/2144	G N.a. in caso di sistemi di frenata modificati per conducenti con esigenze specifiche.
C7	Controllo della stabilità	Regolamento (UE) 2019/2144	G Nel caso di modifiche al sistema di controllo della stabilità, anche nell'ambito di una precedente fase dell'omologazione, che possono incidere sul funzionamento del sistema di controllo della stabilità del veicolo di base, si deve dimostrare che il veicolo non è stato reso insicuro o instabile. Ciò deve essere dimostrato da prove, ad esempio, effettuando manovre rapide di cambio corsia in ciascuna direzione a 80 km/h tali da indurre l'intervento del sistema di controllo della stabilità. Questi interventi devono essere opportunamente controllati e servire a migliorare la stabilità del veicolo in tali condizioni di guida rispetto alla stabilità del veicolo con, ove possibile, un sistema di controllo della stabilità disattivato. Tutte le prove sono oggetto di un accordo tra il costruttore e il servizio tecnico.
C8	Sistemi avanzati di frenata di emergenza nei veicoli pesanti	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
C9	Sistemi avanzati di frenata di emergenza nei veicoli leggeri	Regolamento (UE) 2019/2144	G N.a. in caso di sistemi di frenata modificati per conducenti con esigenze specifiche.
C10	Sicurezza ed efficienza ambientale degli pneumatici	Regolamento (UE) 2019/2144	X

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁
C11	Ruote di scorta e sistemi antiforatura (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	X
C12	Pneumatici rigenerati	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.
C13	Monitoraggio della pressione degli pneumatici nei veicoli leggeri	Regolamento (UE) 2019/2144	G
C14	Monitoraggio della pressione degli pneumatici nei veicoli pesanti	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
C15	Montaggio degli pneumatici	Regolamento (UE) 2019/2144	X
C16	Ruote sostitutive	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.
D	STRUMENTI DI BORDO, IMPIANTO ELETTRICO, ILLUMINAZIONE DEL VEICOLO E PROTEZIONE DALL'USO NON AUTORIZZATO, COMPRESI GLI ATTACCHI INFORMATICI		
D1	Segnalatore acustico	Regolamento (UE) 2019/2144	X
D2	Perturbazioni radioelettriche (compatibilità elettromagnetica)	Regolamento (UE) 2019/2144	X
D3	Protezione dall'uso non autorizzato, sistemi di immobilizzazione e di allarme	Regolamento (UE) 2019/2144	X
D4	Protezione del veicolo dagli attacchi informatici	Regolamento (UE) 2019/2144	X
D5	Tachimetro	Regolamento (UE) 2019/2144	X
D6	Contachilometri	Regolamento (UE) 2019/2144	X
D7	Dispositivi di limitazione della velocità	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
D8	Adattamento intelligente della velocità	Regolamento (UE) 2019/2144	A Eventuale deroga parziale se le attrezzature per passeggeri con esigenze specifiche impediscono la piena conformità alle prescrizioni ed eventuale deroga totale se è impossibile soddisfare tali prescrizioni.

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁
D9	Identificazione di comandi, spie e indicatori	Regolamento (UE) 2019/2144	X
D10	Impianti di riscaldamento	Regolamento (UE) 2019/2144	X
D11	Dispositivi di segnalazione luminosa	Regolamento (UE) 2019/2144	X
D12	Dispositivi di illuminazione della strada	Regolamento (UE) 2019/2144	X
D13	Dispositivi catadiottrici	Regolamento (UE) 2019/2144	X
D14	Sorgenti luminose	Regolamento (UE) 2019/2144	X
D15	Montaggio dei dispositivi catadiottrici, di segnalazione luminosa e di illuminazione della strada	Regolamento (UE) 2019/2144	X
D16	Segnalazione di arresto di emergenza	Regolamento (UE) 2019/2144	X Solo per veicoli muniti di sistema di frenatura antibloccaggio a controllo elettronico.
D17	Dispositivi tergifari (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	IF
D18	Indicatori di cambio di marcia	Regolamento (UE) 2019/2144	G
E	CONDUCENTE E COMPORTAMENTO DEL SISTEMA		
E1	Interfaccia di installazione di dispositivi di tipo alcolock	Regolamento (UE) 2019/2144	A
E2	Avviso di disattenzione e stanchezza del conducente	Regolamento (UE) 2019/2144	A Eventuale deroga parziale se le attrezzature per passeggeri con esigenze specifiche impediscono la piena conformità alle prescrizioni ed eventuale deroga totale se è impossibile soddisfare tali prescrizioni.

▼ **M3**

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁
E3	Avviso avanzato della distrazione del conducente	Regolamento (UE) 2019/2144	Ancora nessuna prescrizione.
E4	Sistema di monitoraggio della disponibilità del conducente (in caso di veicoli automatizzati)	Regolamento (UE) 2019/2144	IF
E5	Registratore di dati di evento	Regolamento (UE) 2019/2144	A Eventuale deroga parziale se le attrezzature per passeggeri con esigenze specifiche impediscono la piena conformità alle prescrizioni ed eventuale deroga totale se è impossibile soddisfare tali prescrizioni.
E6	Sistemi che sostituiscono il conducente nel controllo del veicolo (in caso di veicoli automatizzati)	Regolamento (UE) 2019/2144	IF
E7	Sistemi che forniscono al veicolo informazioni sullo stato dello stesso e sulla zona circostante (in caso di veicoli automatizzati)	Regolamento (UE) 2019/2144	IF
E8	Guida in convoglio (platooning) (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	Ancora nessuna prescrizione.
E9	Sistemi che forniscono informazioni sulla sicurezza ad altri utenti della strada (in caso di veicoli automatizzati)	Regolamento (UE) 2019/2144	Ancora nessuna prescrizione.
F	COSTRUZIONE E CARATTERISTICHE GENERALI DEL VEICOLO		
F1	Alloggiamento della targa di immatricolazione	Regolamento (UE) 2019/2144	X
F2	Retromarcia	Regolamento (UE) 2019/2144	X
F3	Serrature e cerniere delle porte	Regolamento (UE) 2019/2144	X
F4	Predellini, maniglie e pedane	Regolamento (UE) 2019/2144	X

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁
F5	Sporgenze esterne	Regolamento (UE) 2019/2144	G Gli eventuali dispositivi di salita e di discesa sono considerati solo nella posizione ripiegata.
F6	Sporgenze esterne delle cabine di veicoli commerciali	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
F7	Targhetta regolamentare e numero di identificazione del veicolo	Regolamento (UE) 2019/2144	X
F8	Dispositivi di traino	Regolamento (UE) 2019/2144	X Richiesti solo per la parte anteriore, da sottoporre a prova se montati sulla parte posteriore.
F9	Parafanghi delle ruote	Regolamento (UE) 2019/2144	G
F10	Dispositivi antispruzzo	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
F11	Masse e dimensioni	Regolamento (UE) 2019/2144	X A fini di calcolo, la massa della sedia a rotelle compreso il suo occupante è considerata pari a 160 kg. La massa è concentrata nel punto P del modello di sedia a rotelle nella posizione di marcia dichiarata dal costruttore. È consentito limitare temporaneamente il numero complessivo di passeggeri e l'uso dei normali posti a sedere in conseguenza del trasporto effettivo di sedie a rotelle e relativi utilizzatori. In tal caso, i normali posti a sedere interessati devono essere indicati in modo chiaro e permanente agli utenti mediante un pittogramma o un segno con un testo appropriato. Ciò deve essere riportato nella parte 2 del certificato di omologazione UE e nella sezione «Osservazioni» del certificato di conformità in modo da consentire l'inclusione di tali informazioni nei documenti di immatricolazione che si trovano a bordo del veicolo. Nel manuale del proprietario del veicolo completato deve inoltre essere spiegato quanto segue: il significato di eventuali pittogrammi utilizzati per contrassegnare i posti a sedere interessati, nonché una descrizione più dettagliata delle limitazioni specifiche, se necessario.
F12	Dispositivi di accoppiamento meccanico	Regolamento (UE) 2019/2144	IF X
F13	Veicoli destinati al trasporto di merci pericolose (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁
F14	Caratteristiche generali di costruzione degli autobus	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
F15	Resistenza della sovrastruttura negli autobus	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
F16	Infiammabilità degli autobus	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
G	PRESTAZIONI AMBIENTALI ED EMISSIONI		
G1	Livello sonoro	Regolamento (UE) n. 540/2014	G Eventuali modifiche della lunghezza del sistema di scarico sono ammissibili senza la necessità di condurre ulteriori prove, a condizione che la contropressione allo scarico rimanga simile.
G2	Emissioni dallo scarico del veicolo in laboratorio	Regolamento (CE) n. 715/2007	G È ammissibile modificare il sistema di scarico, senza ulteriori prove delle emissioni allo scarico, purché i dispositivi di controllo delle emissioni, compresi gli eventuali filtri antiparticolato, non siano interessati. In caso di conversione di un veicolo (ad esempio in una procedura di omologazione in più fasi), il costruttore responsabile della conversione deve consultare il costruttore del veicolo originale (completo o incompleto) per ottenere la conferma che il veicolo convertito è coperto dall'omologazione delle emissioni del veicolo originale (completo o incompleto). In tal caso è accettabile che la massa di riferimento del veicolo convertito sia superiore a 2 840 kg.
G2a	Determinazione di emissioni di CO ₂ e consumo di carburante specifici del veicolo e dispositivo per il monitoraggio di bordo del consumo di carburante e/o dell'energia elettrica	Regolamento (CE) n. 715/2007	G È ammissibile modificare il sistema di scarico, senza ulteriori prove del consumo di CO ₂ /carburante, purché i dispositivi di controllo delle emissioni, compresi gli eventuali filtri antiparticolato, non siano interessati. In caso di omologazione in più fasi, il nuovo valore di CO ₂ deve essere calcolato conformemente al metodo dell'interpolazione delle emissioni di CO ₂ utilizzando i dati pertinenti derivanti dal veicolo completato. In alternativa, il nuovo valore di CO ₂ deve essere calcolato sulla base dei parametri del veicolo completato di cui all'allegato B7, punto 3.2.4, del regolamento ONU n. 154 e utilizzando lo strumento della matrice di resistenza all'avanzamento fornito dal costruttore del veicolo di base. Qualora lo strumento non sia disponibile o l'interpolazione del CO ₂ non sia possibile, deve essere utilizzato il valore CO ₂ del veicolo High risultante dal veicolo di base, su richiesta del costruttore responsabile della conversione e previo consenso dell'autorità di omologazione.

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁
G3	Emissioni dallo scarico del motore in laboratorio	Regolamento (CE) n. 595/2009	X È ammissibile modificare il sistema di scarico, senza ulteriori prove delle emissioni allo scarico e del consumo di CO ₂ /carburante, purché i dispositivi di controllo delle emissioni, compresi gli eventuali filtri antiparticolato, non siano interessati. Non sono necessarie ulteriori prove di evaporazione sul veicolo modificato, purché i dispositivi di controllo delle evaporazioni non subiscano modifiche rispetto a quelli montati dal costruttore del veicolo originale (completo o incompleto).
G3a	Determinazione di emissioni di CO ₂ e consumo di carburante specifici del veicolo	Regolamento (CE) n. 595/2009	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
G3b	Determinazione di prestazioni di efficienza energetica specifiche del rimorchio	Regolamento (CE) n. 595/2009	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
G4	Emissioni dallo scarico su strada	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	G In caso di conversione di un veicolo (ad esempio in una procedura di omologazione in più fasi), il costruttore responsabile della conversione deve consultare il costruttore del veicolo originale (completo o incompleto) per ottenere la conferma che il veicolo convertito è coperto dall'omologazione delle emissioni del veicolo originale (completo o incompleto). In tal caso è accettabile che la massa di riferimento del veicolo convertito sia superiore a 2 840 kg.
G5	Durata delle emissioni dallo scarico	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	G
G6	Emissioni dal basamento	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	G
G7	Emissioni per evaporazione	Regolamento (CE) n. 715/2007	G Non sono necessarie ulteriori prove di evaporazione sul veicolo modificato, purché i dispositivi di controllo delle evaporazioni non subiscano modifiche rispetto a quelli montati dal costruttore del veicolo originale (completo o incompleto).
G8	Emissioni dallo scarico a bassa temperatura in laboratorio	Regolamento (CE) n. 715/2007	G
G9	Diagnostica di bordo	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	G

▼ **M3**

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₁
G10	Assenza di impianto di manipolazione	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	G
G11	Strategie ausiliarie di controllo delle emissioni	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	G
G12	Prevenzione delle manomissioni	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	G
G13	Riciclabilità	Direttiva 2005/64/CE	N.a. Si applica tuttavia l'allegato V sul divieto di riutilizzo dei componenti specificati.
G14	Sistemi di condizionamento dell'aria	Direttiva 2006/40/CE	G
H	ACCESSO ALLE INFORMAZIONI DEL VEICOLO E AGGIORNAMENTO DEL SOFTWARE		
H1	Accesso alle informazioni OBD del veicolo e alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo	Regolamento (UE) 2018/858, articoli da 61 a 66 e allegato X	X
H2	Aggiornamento del software	Regolamento (UE) 2018/858, allegato IV Regolamento ONU n. 156	X

Appendice 4

Altri veicoli per uso speciale

(inclusi gruppo speciale, veicoli predisposti per attrezzature intercambiabili e caravan)

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
A	SISTEMI DI RITENUTA, PROVE D'URTO, INTEGRITÀ DEL SISTEMA DI ALIMENTAZIONE E SICUREZZA DELL'ELETTRICITÀ AD ALTO VOLTAGGIO										
A1	Finiture interne	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
A2	Sedili e poggiatesta	Regolamento (UE) 2019/2144	X Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche. I sedili non destinati a tale uso devono essere indicati in modo chiaro e permanente agli utenti mediante un pittogramma o un segno con un testo appropriato.	X Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche. I sedili non destinati a tale uso devono essere indicati in modo chiaro e permanente agli utenti mediante un pittogramma o un segno con un testo appropriato.	X Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche. I sedili non destinati a tale uso devono essere indicati in modo chiaro e permanente agli utenti mediante un pittogramma o un segno con un testo appropriato.	X Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche. I sedili non destinati a tale uso devono essere indicati in modo chiaro e permanente agli utenti mediante un pittogramma o un segno con un testo appropriato.	X Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche. I sedili non destinati a tale uso devono essere indicati in modo chiaro e permanente agli utenti mediante un pittogramma o un segno con un testo appropriato.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
A3	Sedili di autobus	Regolamento (UE) 2019/2144	X Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche. I sedili non destinati a tale uso devono essere indicati in modo chiaro e permanente agli utenti mediante un pittogramma o un segno con un testo appropriato.	X Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche. I sedili non destinati a tale uso devono essere indicati in modo chiaro e permanente agli utenti mediante un pittogramma o un segno con un testo appropriato.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
A4	Ancoraggi delle cinture di sicurezza	Regolamento (UE) 2019/2144	X Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche.	X Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche.	X Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche.	X Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche.	X Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
A5	Cinture di sicurezza e sistemi di ritenuta	Regolamento (UE) 2019/2144	X Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche.	X Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche.	X Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche.	X Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche.	X Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
A6	Cicalini delle cinture di sicurezza	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
A7	Dispositivi di separazione	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.
A8	Ancoraggi di ritenuta per bambini	Regolamento (UE) 2019/2144	IF	IF	IF	IF	IF	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
A9	Sistemi di ritenuta per bambini (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.
A10	Dispositivi avanzati di ritenuta per bambini (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
A11	Protezione antincastro anteriore	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	X	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A12	Protezione antincastro posteriore	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	A	A	A	X	X	X	X
A13	Protezione laterale	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	X	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	X	X
A14	Sicurezza dei serbatoi del combustibile (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	X È ammissibile modificare la lunghezza e il percorso del condotto di alimentazione e il riposizionamento della parte interna del serbatoio originale, purché siano soddisfatte le prescrizioni relative all'installazione.	X È ammissibile modificare la lunghezza e il percorso del condotto di alimentazione e il riposizionamento della parte interna del serbatoio originale, purché siano soddisfatte le prescrizioni relative all'installazione.	X È ammissibile modificare la lunghezza e il percorso del condotto di alimentazione e il riposizionamento della parte interna del serbatoio originale, purché siano soddisfatte le prescrizioni relative all'installazione.	X È ammissibile modificare la lunghezza e il percorso del condotto di alimentazione e il riposizionamento della parte interna del serbatoio originale, purché siano soddisfatte le prescrizioni relative all'installazione.	X È ammissibile modificare la lunghezza e il percorso del condotto di alimentazione e il riposizionamento della parte interna del serbatoio originale, purché siano soddisfatte le prescrizioni relative all'installazione.	X	X	X	X
A15	Sicurezza del gas di petrolio liquefatto (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	G	X	G	G	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
A16	Sicurezza del gas naturale compresso e liquefatto (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	G	X	G	G	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A17	Sicurezza dell'idrogeno (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	G	X	G	G	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A18	Qualificazione del materiale degli impianti a idrogeno (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A19	Sicurezza elettrica in uso (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	G	X	G	G	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A20	Urto frontale parziale (offset)	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	G I veicoli completati sono considerati conformi alle prescrizioni relative all'urto frontale parziale (offset) a condizione che sia stata dimostrata la conformità, almeno per la configurazione del furgone o del	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
					cabinato, con il gruppo propulsore appropriato nell'ambito di una precedente fase dell'omologazione, a prescindere dall'aumento della massa in ordine di marcia.						
A21	Urto frontale su tutta la larghezza	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	G I veicoli completati sono considerati conformi alle prescrizioni relative all'urto frontale su tutta la larghezza a condizione che sia stata dimostrata la conformità, almeno per la configurazione del furgone o del cabinato, con il gruppo propulsore appropriato nell'ambito di una precedente fase dell'omologazione, a prescindere dall'aumento della massa in ordine di marcia.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
A22	Protezione del conducente dal meccanismo dello sterzo in caso d'urto	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	G	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A23	Airbag sostitutivi	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.
A24	Urto della cabina	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	A + G I veicoli completati sono considerati conformi alle prescrizioni relative all'urto della cabina a condizione che sia stata dimostrata la conformità, almeno per la configurazione del furgone o del cabinato, con il gruppo propulsore appropriato nell'ambito di una precedente fase dell'omologazione, a prescindere dall'aumento della massa in ordine di marcia.	A	A	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
A25	Urto laterale	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	G I veicoli completati sono considerati conformi alle prescrizioni relative all'urto laterale a condizione che sia stata dimostrata la conformità, almeno per la configurazione del furgone o del cabinato, con il gruppo propulsore appropriato nell'ambito di una precedente fase dell'omologazione, a prescindere dall'aumento della massa in ordine di marcia.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A26	Urto laterale contro un palo	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	A + G I veicoli completati sono considerati conformi alle prescrizioni relative all'urto laterale contro un palo a condizione che sia stata dimostrata la conformità, almeno per la configurazione del furgone o del cabinato, con il	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
					gruppo propulsore appropriato nell'ambito di una precedente fase dell'omologazione, a prescindere dall'aumento della massa in ordine di marcia.						
A27	Urto posteriore	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	A + G I veicoli completati sono considerati conformi alle prescrizioni relative all'urto posteriore a condizione che sia stata dimostrata la conformità, almeno per la configurazione del furgone o del cabinato, con il gruppo propulsore appropriato nell'ambito di una precedente	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
					fase dell'omologazione, a prescindere dall'aumento della massa in ordine di marcia.						
A28	Sistemi eCall di bordo basati sul servizio 112	Regolamento (UE) 2015/758	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	G	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
B	UTENTI VULNERABILI DELLA STRADA, CAMPO VISIVO E VISIBILITÀ										
B1	Protezione di gambe e testa dei pedoni	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	A	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
B2	Zona d'urto estesa della testa	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	A	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
B3	Sistema di protezione frontale	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
B4	Sistemi avanzati di frenata di emergenza per pedoni e ciclisti situati davanti al veicolo	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	A Eventuale deroga parziale se le attrezzature non rimovibili nella parte anteriore della cabina impediscono la piena conformità alle prescrizioni ed eventuale deroga totale se è impossibile soddisfare tali prescrizioni.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
B5	Avvertimento di collisione con pedoni e ciclisti	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	A Eventuale deroga parziale se le attrezzature non rimovibili nella parte anteriore della cabina impediscono la piena conformità alle prescrizioni ed eventuale deroga totale se è impossibile soddisfare tali prescrizioni.	A Eventuale deroga parziale se le attrezzature non rimovibili nella parte anteriore della cabina impediscono la piena conformità alle prescrizioni ed eventuale deroga totale se è impossibile soddisfare tali prescrizioni.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
B6	Sistema di informazione degli angoli morti	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	X	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
B7	Rilevamento in retromarcia	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	A Eventuale deroga parziale se le attrezzature non rimovibili nella parte posteriore del veicolo impediscono la piena conformità alle prescrizioni ed eventuale deroga totale se è impossibile soddisfare tali prescrizioni.	A Eventuale deroga parziale se le attrezzature non rimovibili nella parte posteriore del veicolo impediscono la piena conformità alle prescrizioni ed eventuale deroga totale se è impossibile soddisfare tali prescrizioni.	A Eventuale deroga parziale se le attrezzature non rimovibili nella parte posteriore del veicolo impediscono la piena conformità alle prescrizioni ed eventuale deroga totale se è impossibile soddisfare tali prescrizioni.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
B8	Campo visivo anteriore	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	A Eventuale deroga parziale se le attrezzature non rimovibili nella parte anteriore della cabina impediscono la piena conformità alle prescrizioni ed eventuale deroga totale se è impossibile soddisfare tali prescrizioni.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
B9	Visione diretta nei veicoli pesanti	Regolamento (UE) 2019/2144	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
B10	Vetri di sicurezza	Regolamento (UE) 2019/2144	X Per tutti i vetri diversi dal parabrezza e dai finestrini laterali situati davanti ai punti oculari del conducente il materiale può essere un vetro di sicurezza oppure un materiale plastico rigido.	X Per tutti i vetri diversi dal parabrezza e dai finestrini laterali situati davanti ai punti oculari del conducente il materiale può essere un vetro di sicurezza oppure un materiale plastico rigido.	X Per tutti i vetri diversi dal parabrezza e dai finestrini laterali situati davanti ai punti oculari del conducente il materiale può essere un vetro di sicurezza oppure un materiale plastico rigido.	X Per tutti i vetri diversi dal parabrezza e dai finestrini laterali situati davanti ai punti oculari del conducente il materiale può essere un vetro di sicurezza oppure un materiale plastico rigido.	X Per tutti i vetri diversi dal parabrezza e dai finestrini laterali situati davanti ai punti oculari del conducente il materiale può essere un vetro di sicurezza oppure un materiale plastico rigido.	X Il materiale delle vetrate può essere un vetro di sicurezza oppure un materiale plastico rigido.	X Il materiale delle vetrate può essere un vetro di sicurezza oppure un materiale plastico rigido.	X Il materiale delle vetrate può essere un vetro di sicurezza oppure un materiale plastico rigido.	X Il materiale delle vetrate può essere un vetro di sicurezza oppure un materiale plastico rigido.
B11	Sbrinamento/disappannamento	Regolamento (UE) 2019/2144	X I veicoli devono essere muniti di un adeguato dispositivo di sbrinamento e di disappannamento del parabrezza.	X I veicoli devono essere muniti di un adeguato dispositivo di sbrinamento e di disappannamento del parabrezza.	X I veicoli devono essere muniti di un adeguato dispositivo di sbrinamento e di disappannamento del parabrezza.	X I veicoli devono essere muniti di un adeguato dispositivo di sbrinamento e di disappannamento del parabrezza.	X I veicoli devono essere muniti di un adeguato dispositivo di sbrinamento e di disappannamento del parabrezza.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
B12	Lavacristalli/tergicristalli	Regolamento (UE) 2019/2144	X I veicoli devono essere muniti di adeguati dispositivi di lavacristallo e tergicristallo del parabrezza.	X I veicoli devono essere muniti di adeguati dispositivi di lavacristallo e tergicristallo del parabrezza.	X I veicoli devono essere muniti di adeguati dispositivi di lavacristallo e tergicristallo del parabrezza.	X I veicoli devono essere muniti di adeguati dispositivi di lavacristallo e tergicristallo del parabrezza.	X I veicoli devono essere muniti di adeguati dispositivi di lavacristallo e tergicristallo del parabrezza.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
B13	Dispositivi per la visione indiretta	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
B14	Sistemi di allarme acustico per veicoli	Regolamento (UE) n. 540/2014	X	X	X	X	X	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
C	TELAIO, FRENI, PNEUMATICI E STERZO DEL VEICOLO										
C1	Sterzo	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X
C2	Avviso di deviazione dalla corsia	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	N.a.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	N.a.	N.a.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
C3	Sistema di emergenza per il mantenimento della corsia	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	A Eventuale deroga parziale se le attrezzature non rimovibili nella parte anteriore della cabina impediscono la piena conformità alle prescrizioni ed eventuale deroga totale se è impossibile soddisfare tali prescrizioni.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
C4	Frenatura	Regolamento (UE) 2019/2144	G	G	G	G Il sistema di frenatura antibloccaggio non è obbligatorio per i veicoli con trasmissione idrostatica.	G Il sistema di frenatura antibloccaggio non è obbligatorio per i veicoli con trasmissione idrostatica.	X	X	X	X
C5	Ricambi per freni	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.
C6	Dispositivo di assistenza alla frenata	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	A	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
C7	Controllo della stabilità	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	N.a.	N.a.	N.a.	N.a.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	X	X
C8	Sistemi avanzati di frenata di emergenza nei veicoli pesanti	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	N.a.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	N.a.	N.a.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
C9	Sistemi avanzati di frenata di emergenza nei veicoli leggeri	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	A Eventuale deroga parziale se le attrezzature non rimovibili nella parte anteriore della cabina impediscono la piena conformità alle prescrizioni ed eventuale deroga totale se è impossibile soddisfare tali prescrizioni.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
C10	Sicurezza ed efficienza ambientale degli pneumatici	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X
C11	Ruote di scorta e sistemi anti-foratura (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	X	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
C12	Pneumatici rigenerati	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.
C13	Monitoraggio della pressione degli pneumatici nei veicoli leggeri	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	A	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
C14	Monitoraggio della pressione degli pneumatici nei veicoli pesanti	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	X	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	X	X
C15	Montaggio degli pneumatici	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X
C16	Ruote sostitutive	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.
D	STRUMENTI DI BORDO, IMPIANTO ELETTRICO, ILLUMINAZIONE DEL VEICOLO E PROTEZIONE DALL'USO NON AUTORIZZATO, COMPRESI GLI ATTACCHI INFORMATICI										
D1	Segnalatore acustico	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
D2	Perturbazioni radioelettriche (compatibilità elettromagnetica)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X
D3	Protezione dall'uso non autorizzato, sistemi di immobilizzazione e di allarme	Regolamento (UE) 2019/2144	IF G	IF G	X	IF G	IF G	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
D4	Protezione del veicolo dagli attacchi informatici	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
D5	Tachimetro	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
D6	Contachilometri	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
D7	Dispositivi di limitazione della velocità	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	X	X	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
D8	Adattamento intelligente della velocità	Regolamento (UE) 2019/2144	A Eventuale deroga parziale se le attrezzature non rimovibili nella parte anteriore della cabina impediscono la piena conformità alle prescrizioni ed eventuale deroga totale se è impossibile soddisfare tali prescrizioni.	A Eventuale deroga parziale se le attrezzature non rimovibili nella parte anteriore della cabina impediscono la piena conformità alle prescrizioni ed eventuale deroga totale se è impossibile soddisfare tali prescrizioni.	A Eventuale deroga parziale se le attrezzature non rimovibili nella parte anteriore della cabina impediscono la piena conformità alle prescrizioni ed eventuale deroga totale se è impossibile soddisfare tali prescrizioni.	A Eventuale deroga parziale se le attrezzature non rimovibili nella parte anteriore della cabina impediscono la piena conformità alle prescrizioni ed eventuale deroga totale se è impossibile soddisfare tali prescrizioni.	A Eventuale deroga parziale se le attrezzature non rimovibili nella parte anteriore della cabina impediscono la piena conformità alle prescrizioni ed eventuale deroga totale se è impossibile soddisfare tali prescrizioni.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
D9	Identificazione di comandi, spie e indicatori	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
D10	Impianti di riscaldamento	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
D11	Dispositivi di segnalazione luminosa	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X
D12	Dispositivi di illuminazione della strada	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X
D13	Dispositivi cattedottrici	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X
D14	Sorgenti luminose	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X
D15	Montaggio dei dispositivi cattedottrici, di segnalazione luminosa e di illuminazione della strada	Regolamento (UE) 2019/2144	A Purché siano installati tutti i dispositivi di illuminazione obbligatori e la visibilità geometrica non sia compromessa.	A Purché siano installati tutti i dispositivi di illuminazione obbligatori e la visibilità geometrica non sia compromessa.	A Purché siano installati tutti i dispositivi di illuminazione obbligatori e la visibilità geometrica non sia compromessa.	A Purché siano installati tutti i dispositivi di illuminazione obbligatori e la visibilità geometrica non sia compromessa.	A Purché siano installati tutti i dispositivi di illuminazione obbligatori e la visibilità geometrica non sia compromessa.	A Purché siano installati tutti i dispositivi di illuminazione obbligatori e la visibilità geometrica non sia compromessa.	A Purché siano installati tutti i dispositivi di illuminazione obbligatori e la visibilità geometrica non sia compromessa.	A Purché siano installati tutti i dispositivi di illuminazione obbligatori e la visibilità geometrica non sia compromessa.	A Purché siano installati tutti i dispositivi di illuminazione obbligatori e la visibilità geometrica non sia compromessa.
D16	Segnalazione di arresto di emergenza	Regolamento (UE) 2019/2144	X Solo per veicoli muniti di sistema di frenatura antibloccaggio a controllo elettronico.	X Solo per veicoli muniti di sistema di frenatura antibloccaggio a controllo elettronico.	X Solo per veicoli muniti di sistema di frenatura antibloccaggio a controllo elettronico.	X Solo per veicoli muniti di sistema di frenatura antibloccaggio a controllo elettronico.	X Solo per veicoli muniti di sistema di frenatura antibloccaggio a controllo elettronico.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
D17	Dispositivi ter- gifiari (IF)	Regolamento (UE) 2019/ 2144	IF	IF	IF	IF	IF	Non rient- ranti nel- l'ambito di applicazio- ne.	Non rient- ranti nel- l'ambito di applicazio- ne.	Non rient- ranti nel- l'ambito di applicazio- ne.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
D18	Indicatori di cambio di mar- cia	Regolamento (UE) 2019/ 2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rient- ranti nel- l'ambito di applicazio- ne.	Non rient- ranti nel- l'ambito di applicazio- ne.	Non rient- ranti nel- l'ambito di applicazio- ne.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
E	CONDUCENTE E COMPORTAMENTO DEL SISTEMA										
E1	Interfaccia di installazione di dispositivi di tipo alcolock	Regolamento (UE) 2019/ 2144	X	X	X	X	X	Non rient- rante nel- l'ambito di applicazio- ne.	Non rient- rante nel- l'ambito di applicazio- ne.	Non rient- rante nel- l'ambito di applicazio- ne.	Non rient- rante nel- l'ambito di applicazione.
E2	Avviso di disat- tenzione e stan- chezza del con- ducente	Regolamento (UE) 2019/ 2144	A	A	A	A	A	Non rient- rante nel- l'ambito di applicazio- ne.	Non rient- rante nel- l'ambito di applicazio- ne.	Non rient- rante nel- l'ambito di applicazio- ne.	Non rient- rante nel- l'ambito di applicazione.
E3	Avviso avan- zato della di- strazione del conducente	Regolamento (UE) 2019/ 2144	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Non rient- rante nel- l'ambito di applicazio- ne.	Non rient- rante nel- l'ambito di applicazio- ne.	Non rient- rante nel- l'ambito di applicazio- ne.	Non rient- rante nel- l'ambito di applicazione.
E4	Sistema di moni- toraggio della disponibilità del conducente (in caso di vei- coli automatiz- zati)	Regolamento (UE) 2019/ 2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	IF	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rient- rante nel- l'ambito di applicazio- ne.	Non rient- rante nel- l'ambito di applicazio- ne.	Non rient- rante nel- l'ambito di applicazio- ne.	Non rient- rante nel- l'ambito di applicazione.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
E5	Registratore di dati di evento	Regolamento (UE) 2019/2144	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	A	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
E6	Sistemi che sostituiscono il conducente nel controllo del veicolo (in caso di veicoli automatizzati)	Regolamento (UE) 2019/2144	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
E7	Sistemi che forniscono al veicolo informazioni sullo stato dello stesso e sulla zona circostante (in caso di veicoli automatizzati)	Regolamento (UE) 2019/2144	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
E8	Guida in congeglio (platooning) (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
E9	Sistemi che forniscono informazioni sulla sicurezza ad altri utenti della strada (in caso di veicoli automatizzati)	Regolamento (UE) 2019/2144	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Ancora nessuna prescrizione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
F	COSTRUZIONE E CARATTERISTICHE GENERALI DEL VEICOLO										
F1	Alloggiamento della targa di immatricolazione	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X
F2	Retromarcia	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
F3	Serrature e cerniere delle porte	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	X Applicazione limitata alle porte che permettono l'accesso a sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche e se la distanza tra il punto R del sedile e il piano mediano della superficie della porta, misurata perpendicolarmente al piano mediano longitudinale del veicolo, non supera 500 mm.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
F4	Predellini, maniglie e pedane	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	B	B	B	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
F5	Sporgenze esterne	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
F6	Sporgenze esterne delle cabine di veicoli commerciali	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	X	X	X	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
F7	Targhetta regolamentare e numero di identificazione del veicolo	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X
F8	Dispositivi di traino	Regolamento (UE) 2019/2144	A	A	A	A	A	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
F9	Parafanghi delle ruote	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
F10	Dispositivi anti-spruzzo	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	X	X	X	X	X	X	X
F11	Masse e dimensioni	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
F12	Dispositivi di accoppiamento meccanico	Regolamento (UE) 2019/2144	IF X	IF X	IF X	IF X	IF X	X	X	X	X
F13	Veicoli destinati al trasporto di merci pericolose (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	X	X	X	X	X	X	X
F14	Caratteristiche generali di costruzione degli autobus	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
F15	Resistenza della sovrastruttura negli autobus	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
F16	Infiammabilità degli autobus	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
G	PRESTAZIONI AMBIENTALI ED EMISSIONI										
G1	Livello sonoro	Regolamento (UE) n. 540/2014	G È ammissibile modificare, senza ulteriori prove, la lunghezza del sistema di scarico dopo l'ultimo silenziatore, senza superare i 2,0 m.	G È ammissibile modificare, senza ulteriori prove, la lunghezza del sistema di scarico dopo l'ultimo silenziatore, senza superare i 2,0 m.	G È ammissibile modificare, senza ulteriori prove, la lunghezza del sistema di scarico dopo l'ultimo silenziatore, senza superare i 2,0 m.	G È ammissibile modificare, senza ulteriori prove, la lunghezza del sistema di scarico dopo l'ultimo silenziatore, senza superare i 2,0 m.	G È ammissibile modificare, senza ulteriori prove, la lunghezza del sistema di scarico dopo l'ultimo silenziatore, senza superare i 2,0 m.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
G2	Emissioni dallo scarico del veicolo in laboratorio	Regolamento (CE) n. 715/2007	X È ammissibile modificare, senza ulteriori prove, la lunghezza del sistema di scarico dopo l'ultimo silenziatore, senza superare i 2,0 m.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	X È ammissibile modificare, senza ulteriori prove, la lunghezza del sistema di scarico dopo l'ultimo silenziatore, senza superare i 2,0 m. In alternativa, per i veicoli con trasmissione idrostatica si può applicare anche il regolamento (UE) 2016/1628.	X È ammissibile modificare, senza ulteriori prove, la lunghezza del sistema di scarico dopo l'ultimo silenziatore, senza superare i 2,0 m. In alternativa, per i veicoli con trasmissione idrostatica si può applicare anche il regolamento (UE) 2016/1628.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
G2a	Determinazione di emissioni di CO ₂ e consumo di carburante specifici del veicolo e dispositivo per il monitoraggio di bordo del consumo di carburante e/o dell'energia elettrica	Regolamento (CE) n. 715/2007	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
G3	Emissioni dallo scarico del motore in laboratorio	Regolamento (CE) n. 595/2009	X È ammissibile modificare, senza ulteriori prove, la lunghezza del sistema di scarico dopo l'ultimo silenziatore, senza superare i 2,0 m.	X È ammissibile modificare, senza ulteriori prove, la lunghezza del sistema di scarico dopo l'ultimo silenziatore, senza superare i 2,0 m.	X È ammissibile modificare, senza ulteriori prove, la lunghezza del sistema di scarico dopo l'ultimo silenziatore, senza superare i 2,0 m. In alternativa, per i veicoli con trasmissione idrostatica si può applicare anche il regolamento (UE) 2016/1628.	X È ammissibile modificare, senza ulteriori prove, la lunghezza del sistema di scarico dopo l'ultimo silenziatore, senza superare i 2,0 m. In alternativa, per i veicoli con trasmissione idrostatica si può applicare anche il regolamento (UE) 2016/1628.	X È ammissibile modificare, senza ulteriori prove, la lunghezza del sistema di scarico dopo l'ultimo silenziatore, senza superare i 2,0 m. In alternativa, per i veicoli con trasmissione idrostatica si può applicare anche il regolamento (UE) 2016/1628.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
G3a	Determinazione di emissioni di CO ₂ e consumo di carburante specifici del veicolo	Regolamento (CE) n. 595/2009	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
G3b	Determinazione di prestazioni di efficienza energetica specifiche del rimorchio	Regolamento (CE) n. 595/2009	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
G4	Emissioni dallo scarico su strada	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	X È ammissibile modificare, senza ulteriori prove, la lunghezza del sistema di scarico dopo l'ultimo silenziatore, senza superare i 2,0 m.	X È ammissibile modificare, senza ulteriori prove, la lunghezza del sistema di scarico dopo l'ultimo silenziatore, senza superare i 2,0 m.	X È ammissibile modificare, senza ulteriori prove, la lunghezza del sistema di scarico dopo l'ultimo silenziatore, senza superare i 2,0 m. In alternativa, per i veicoli con trasmissione idrostatica si può applicare anche il regolamento (UE) 2016/1628.	X È ammissibile modificare, senza ulteriori prove, la lunghezza del sistema di scarico dopo l'ultimo silenziatore, senza superare i 2,0 m. In alternativa, per i veicoli con trasmissione idrostatica si può applicare anche il regolamento (UE) 2016/1628.	X È ammissibile modificare, senza ulteriori prove, la lunghezza del sistema di scarico dopo l'ultimo silenziatore, senza superare i 2,0 m. In alternativa, per i veicoli con trasmissione idrostatica si può applicare anche il regolamento (UE) 2016/1628.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
G5	Durata delle emissioni dallo scarico	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	X È ammissibile modificare, senza ulteriori prove, la lunghezza del sistema di scarico dopo l'ultimo silenziatore, senza superare i 2,0 m.	X È ammissibile modificare, senza ulteriori prove, la lunghezza del sistema di scarico dopo l'ultimo silenziatore, senza superare i 2,0 m.	X È ammissibile modificare, senza ulteriori prove, la lunghezza del sistema di scarico dopo l'ultimo silenziatore, senza superare i 2,0 m.	X È ammissibile modificare, senza ulteriori prove, la lunghezza del sistema di scarico dopo l'ultimo silenziatore, senza superare i 2,0 m.	X È ammissibile modificare, senza ulteriori prove, la lunghezza del sistema di scarico dopo l'ultimo silenziatore, senza superare i 2,0 m.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
G6	Emissioni dal basamento	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	X	X	X	X	X	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
G7	Emissioni per evaporazione	Regolamento (CE) n. 715/2007	X	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	X	X	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
G8	Emissioni dallo scarico a bassa temperatura in laboratorio	Regolamento (CE) n. 715/2007	X	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	X	X	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
G9	Diagnostica di bordo	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	X	X	X	X	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
G10	Assenza di impianto di manipolazione	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	X	X	X	X	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
G11	Strategie ausiliarie di controllo delle emissioni	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	X	X	X	X	X	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.

▼M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
G12	Prevenzione delle manomissioni	Regolamento (CE) n. 715/2007 Regolamento (CE) n. 595/2009	X	X	X	X	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
G13	Riciclabilità	Direttiva 2005/64/CE	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	N.a. Si applica tuttavia l'allegato V sul divieto di riutilizzo dei componenti specificati.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
G14	Sistemi di condizionamento dell'aria	Direttiva 2006/40/CE	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	X	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
H	ACCESSO ALLE INFORMAZIONI DEL VEICOLO E AGGIORNAMENTO DEL SOFTWARE										
H1	Accesso alle informazioni OBD del veicolo e alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo	Regolamento (UE) 2018/858, articoli da 61 a 66 e allegato X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
H2	Aggiornamento del software	Regolamento (UE) 2018/858, allegato IV Regolamento ONU n. 156	X	X	X	X	X	X	X		

▼ **M3****Appendice 5**

Gru mobili

Voce	Oggetto	Atto normativo	N ₃
A	SISTEMI DI RITENUTA, PROVE D'URTO, INTEGRITÀ DEL SISTEMA DI ALIMENTAZIONE E SICUREZZA DELL'ELETTRICITÀ AD ALTO VOLTAGGIO		
A1	Finiture interne	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
A2	Sedili e poggiatesta	Regolamento (UE) 2019/2144	X Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche. I sedili non destinati a tale uso devono essere indicati in modo chiaro e permanente agli utenti mediante un pittogramma o un segno con un testo appropriato.
A3	Sedili di autobus	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
A4	Ancoraggi delle cinture di sicurezza	Regolamento (UE) 2019/2144	X Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche.
A5	Cinture di sicurezza e sistemi di ritenuta	Regolamento (UE) 2019/2144	X Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche.
A6	Cicalini delle cinture di sicurezza	Regolamento (UE) 2019/2144	X
A7	Dispositivi di separazione	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.
A8	Ancoraggi di ritenuta per bambini	Regolamento (UE) 2019/2144	IF B
A9	Sistemi di ritenuta per bambini (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.
A10	Dispositivi avanzati di ritenuta per bambini (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.
A11	Protezione antincaastro anteriore	Regolamento (UE) 2019/2144	A Non richiesta per i veicoli conformi alle disposizioni dell'allegato I, parte A, punto 4.3, lettera b), punti ii) e iii), e punto 4.3, lettera c).
A12	Protezione antincaastro posteriore	Regolamento (UE) 2019/2144	A

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	N ₃
A13	Protezione laterale	Regolamento (UE) 2019/2144	A
A14	Sicurezza dei serbatoi del combustibile (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	A
A15	Sicurezza del gas di petrolio liquefatto (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	X
A16	Sicurezza del gas naturale compresso e liquefatto (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	X
A17	Sicurezza dell'idrogeno (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	X
A18	Qualificazione del materiale degli impianti a idrogeno (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	X
A19	Sicurezza elettrica in uso (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	X
A20	Urto frontale parziale (offset)	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A21	Urto frontale su tutta la larghezza	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A22	Protezione del conducente dal meccanismo dello sterzo in caso d'urto	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A23	Airbag sostitutivi	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.
A24	Urto della cabina	Regolamento (UE) 2019/2144	A
A25	Urto laterale	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A26	Urto laterale contro un palo	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A27	Urto posteriore	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A28	Sistemi eCall di bordo basati sul servizio 112	Regolamento (UE) 2015/758	Non rientranti nell'ambito di applicazione.

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	N ₃
B	UTENTI VULNERABILI DELLA STRADA, CAMPO VISIVO E VISIBILITÀ		
B1	Protezione di gambe e testa dei pedoni	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
B2	Zona d'urto estesa della testa	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
B3	Sistema di protezione frontale	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.
B4	Sistemi avanzati di frenata di emergenza per pedoni e ciclisti situati davanti al veicolo	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
B5	Avvertimento di collisione con pedoni e ciclisti	Regolamento (UE) 2019/2144	A
B6	Sistema di informazione degli angoli morti	Regolamento (UE) 2019/2144	A
B7	Rilevamento in retro-marcia	Regolamento (UE) 2019/2144	A
B8	Campo visivo anteriore	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
B9	Visione diretta nei veicoli pesanti	Regolamento (UE) 2019/2144	Ancora nessuna prescrizione.
B10	Vetri di sicurezza	Regolamento (UE) 2019/2144	X Per tutti i vetri diversi dal parabrezza e dai finestrini laterali situati davanti ai punti oculari del conducente, il materiale può essere costituito da vetri di sicurezza o da vetri di plastica rigida.
B11	Sbrinamento/disappannamento	Regolamento (UE) 2019/2144	X I veicoli devono essere muniti di un adeguato dispositivo di sbrinamento e di disappannamento del parabrezza.
B12	Lavacrystalli/tergicristalli	Regolamento (UE) 2019/2144	X I veicoli devono essere muniti di adeguati dispositivi di lavacrystallo e tergicristallo del parabrezza.
B13	Dispositivi per la visione indiretta	Regolamento (UE) 2019/2144	X
B14	Sistemi di allarme acustico per veicoli	Regolamento (UE) n. 540/2014	X

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	N ₃
C	TELAIO, FRENI, PNEUMATICI E STERZO DEL VEICOLO		
C1	Sterzo	Regolamento (UE) 2019/2144	X Sterzata del carrello ammessa
C2	Avviso di deviazione dalla corsia	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.
C3	Sistema di emergenza per il mantenimento della corsia	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
C4	Frenatura	Regolamento (UE) 2019/2144	G Prova da eseguire solo sul veicolo completo/completato. I veicoli aventi fino a quattro assi devono essere conformi a tutte le prescrizioni stabilite negli atti normativi pertinenti. Sono ammesse deroghe per i veicoli con più di quattro assi, purché: a) siano giustificate dalla particolare costruzione del veicolo; e b) siano soddisfatte tutte le prescrizioni in materia di efficienza di frenatura di stazionamento, di servizio e di soccorso di cui all'atto normativo pertinente. Il sistema di frenatura antibloccaggio non è obbligatorio per i veicoli con trasmissione idrostatica.
C5	Ricambi per freni	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.
C6	Dispositivo di assistenza alla frenata	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
C7	Controllo della stabilità	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.
C8	Sistemi avanzati di frenata di emergenza nei veicoli pesanti	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.
C9	Sistemi avanzati di frenata di emergenza nei veicoli leggeri	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
C10	Sicurezza ed efficienza ambientale degli pneumatici	Regolamento (UE) 2019/2144	X
C11	Ruote di scorta e sistemi antiforatura (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
C12	Pneumatici rigenerati	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.

▼ **M3**

Voce	Oggetto	Atto normativo	N ₃
C13	Monitoraggio della pressione degli pneumatici nei veicoli leggeri	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
C14	Monitoraggio della pressione degli pneumatici nei veicoli pesanti	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.
C15	Montaggio degli pneumatici	Regolamento (UE) 2019/2144	X
C16	Ruote sostitutive	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.
D	STRUMENTI DI BORDO, IMPIANTO ELETTRICO, ILLUMINAZIONE DEL VEICOLO E PROTEZIONE DALL'USO NON AUTORIZZATO, COMPRESI GLI ATTACCHI INFORMATICI		
D1	Segnalatore acustico	Regolamento (UE) 2019/2144	X
D2	Perturbazioni radioelettriche (compatibilità elettromagnetica)	Regolamento (UE) 2019/2144	X
D3	Protezione dall'uso non autorizzato, sistemi di immobilizzazione e di allarme	Regolamento (UE) 2019/2144	IF G
D4	Protezione del veicolo dagli attacchi informatici	Regolamento (UE) 2019/2144	X N.a. in caso di veicolo completo
D5	Tachimetro	Regolamento (UE) 2019/2144	X
D6	Contachilometri	Regolamento (UE) 2019/2144	X
D7	Dispositivi di limitazione della velocità	Regolamento (UE) 2019/2144	X
D8	Adattamento intelligente della velocità	Regolamento (UE) 2019/2144	A Da applicare solo nel caso di un veicolo di base cabinato e n.a. in tutti gli altri casi.
D9	Identificazione di comandi, spie e indicatori	Regolamento (UE) 2019/2144	X
D10	Impianti di riscaldamento	Regolamento (UE) 2019/2144	X

▼ **M3**

Voce	Oggetto	Atto normativo	N ₃
D11	Dispositivi di segnalazione luminosa	Regolamento (UE) 2019/2144	X
D12	Dispositivi di illuminazione della strada	Regolamento (UE) 2019/2144	X
D13	Dispositivi catadiottrici	Regolamento (UE) 2019/2144	X
D14	Sorgenti luminose	Regolamento (UE) 2019/2144	X
D15	Montaggio dei dispositivi catadiottrici, di segnalazione luminosa e di illuminazione della strada	Regolamento (UE) 2019/2144	A Purché siano montati tutti i dispositivi di illuminazione obbligatori.
D16	Segnalazione di arresto di emergenza	Regolamento (UE) 2019/2144	X Solo per veicoli muniti di sistema di frenatura antibloccaggio a controllo elettronico.
D17	Dispositivi tergifari (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	IF
D18	Indicatori di cambio di marcia	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
E	CONDUCENTE E COMPORTAMENTO DEL SISTEMA		
E1	Interfaccia di installazione di dispositivi di tipo alcolock	Regolamento (UE) 2019/2144	A Da applicare solo nel caso di un veicolo di base cabinato e n.a. in tutti gli altri casi.
E2	Avviso di disattenzione e stanchezza del conducente	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.
E3	Avviso avanzato della distrazione del conducente	Regolamento (UE) 2019/2144	Ancora nessuna prescrizione.
E4	Sistema di monitoraggio della disponibilità del conducente (in caso di veicoli automatizzati)	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
E5	Registratore di dati di evento	Regolamento (UE) 2019/2144	Ancora nessuna prescrizione.

▼ **M3**

Voce	Oggetto	Atto normativo	N ₃
E6	Sistemi che sostituiscono il conducente nel controllo del veicolo (in caso di veicoli automatizzati)	Regolamento (UE) 2019/2144	Ancora nessuna prescrizione.
E7	Sistemi che forniscono al veicolo informazioni sullo stato dello stesso e sulla zona circostante (in caso di veicoli automatizzati)	Regolamento (UE) 2019/2144	Ancora nessuna prescrizione.
E8	Guida in convoglio (platooning) (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	Ancora nessuna prescrizione.
E9	Sistemi che forniscono informazioni sulla sicurezza ad altri utenti della strada (in caso di veicoli automatizzati)	Regolamento (UE) 2019/2144	Ancora nessuna prescrizione.
F	COSTRUZIONE E CARATTERISTICHE GENERALI DEL VEICOLO		
F1	Alloggiamento della targa di immatricolazione	Regolamento (UE) 2019/2144	X
F2	Retromarcia	Regolamento (UE) 2019/2144	X
F3	Serrature e cerniere delle porte	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
F4	Predellini, maniglie e pedane	Regolamento (UE) 2019/2144	A
F5	Sporgenze esterne	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
F6	Sporgenze esterne delle cabine di veicoli commerciali	Regolamento (UE) 2019/2144	A
F7	Targhetta regolamentare e numero di identificazione del veicolo	Regolamento (UE) 2019/2144	X
F8	Dispositivi di traino	Regolamento (UE) 2019/2144	A

▼ M3

Voce	Oggetto	Atto normativo	N ₃
F9	Parafanghi delle ruote	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
F10	Dispositivi antispruzzo	Regolamento (UE) 2019/2144	A Non richiesti per i veicoli conformi alle disposizioni dell'allegato I, parte A, punto 4.3, lettera b), punti ii) e iii), e punto 4.3, lettera c).
F11	Masse e dimensioni	Regolamento (UE) 2019/2144	A
F12	Dispositivi di accoppiamento meccanico	Regolamento (UE) 2019/2144	IF X
F13	Veicoli destinati al trasporto di merci pericolose (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.
F14	Caratteristiche generali di costruzione degli autobus	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
F15	Resistenza della sovrastruttura negli autobus	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
F16	Infiammabilità degli autobus	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
G	PRESTAZIONI AMBIENTALI ED EMISSIONI		
G1	Livello sonoro	Regolamento (UE) n. 540/2014	G Prova da eseguire solo sul veicolo completo/completato. Il veicolo può essere sottoposto a prova conformemente alla direttiva 70/157/CEE, al regolamento ONU n. 51.02 o al regolamento (CE) n. 540/2014. Si applicano i valori limite seguenti, indipendentemente dalle condizioni del veicolo, quali il tipo di motore, il tipo di cambio e le eventuali sottoclassificazioni: a) 81 dB(A) per veicoli con motore di potenza inferiore a 75 kW; b) 83 dB(A) per veicoli con motore di potenza pari o superiore a 75 kW ma inferiore a 150 kW; c) 84 dB(A) per veicoli con motore di potenza pari o superiore a 150 kW.
G2	Emissioni dallo scarico del veicolo in laboratorio	Regolamento (CE) n. 715/2007	Non rientranti nell'ambito di applicazione.

▼ **M3**

Voce	Oggetto	Atto normativo	N ₃
G2a	Determinazione di emissioni di CO ₂ e consumo di carburante specifici del veicolo e dispositivo per il monitoraggio di bordo del consumo di carburante e/o dell'energia elettrica	Regolamento (CE) n. 715/2007	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
G3	Emissioni dallo scarico del motore in laboratorio	Regolamento (CE) n. 595/2009	X In alternativa, può applicarsi il regolamento (UE) 2016/1628.
G3a	Determinazione di emissioni di CO ₂ e consumo di carburante specifici del veicolo	Regolamento (CE) n. 595/2009	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
G3b	Determinazione di prestazioni di efficienza energetica specifiche del rimorchio	Regolamento (CE) n. 595/2009	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
G4	Emissioni dallo scarico su strada	Regolamento (CE) n. 595/2009	X In alternativa, può applicarsi il regolamento (UE) 2016/1628.
G5	Durata delle emissioni dallo scarico	Regolamento (CE) n. 595/2009	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
G6	Emissioni dal basamento	Regolamento (CE) n. 595/2009	X In alternativa, può applicarsi il regolamento (UE) 2016/1628.
G7	Emissioni per evaporazione	Regolamento (CE) n. 715/2007	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
G8	Emissioni dallo scarico a bassa temperatura in laboratorio	Regolamento (CE) n. 715/2007	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
G9	Diagnostica di bordo	Regolamento (CE) n. 595/2009	X In alternativa, può applicarsi il regolamento (UE) 2016/1628.
G10	Assenza di impianto di manipolazione	Regolamento (CE) n. 595/2009	X In alternativa, può applicarsi il regolamento (UE) 2016/1628.

▼ **M3**

Voce	Oggetto	Atto normativo	N ₃
G11	Strategie ausiliarie di controllo delle emissioni	Regolamento (CE) n. 595/2009	X In alternativa, può applicarsi il regolamento (UE) 2016/1628.
G12	Prevenzione delle manomissioni	Regolamento (CE) n. 595/2009	X In alternativa, può applicarsi il regolamento (UE) 2016/1628.
G13	Riciclabilità	Direttiva 2005/64/CE	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
G14	Sistemi di condizionamento dell'aria	Direttiva 2006/40/CE	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
H	ACCESSO ALLE INFORMAZIONI DEL VEICOLO E AGGIORNAMENTO DEL SOFTWARE		
H1	Accesso alle informazioni OBD del veicolo e alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo	Regolamento (UE) 2018/858, articoli da 61 a 66 e allegato X	X
H2	Aggiornamento del software	Regolamento (UE) 2018/858, allegato IV Regolamento ONU n. 156	X

▼ M3

Appendice 6

Veicoli per trasporto eccezionale

Voce	Oggetto	Atti normativi	N ₃	O ₄
A	SISTEMI DI RITENUTA, PROVE D'URTO, INTEGRITÀ DEL SISTEMA DI ALIMENTAZIONE E SICUREZZA DELL'ELETTRICITÀ AD ALTO VOLTAGGIO			
A1	Finiture interne	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
A2	Sedili e poggiatesta	Regolamento (UE) 2019/2144	X Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche. I sedili non destinati a tale uso devono essere indicati in modo chiaro e permanente agli utenti mediante un pittogramma o un segno con un testo appropriato.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
A3	Sedili di autobus	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
A4	Ancoraggi delle cinture di sicurezza	Regolamento (UE) 2019/2144	X Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
A5	Cinture di sicurezza e sistemi di ritenuta	Regolamento (UE) 2019/2144	X Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strade pubbliche.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
A6	Cicalini delle cinture di sicurezza	Regolamento (UE) 2019/2144	X	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
A7	Dispositivi di separazione	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.
A8	Ancoraggi di ritenuta per bambini	Regolamento (UE) 2019/2144	IF B	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
A9	Sistemi di ritenuta per bambini (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.
A10	Dispositivi avanzati di ritenuta per bambini (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.

▼ M3

Voce	Oggetto	Atti normativi	N ₃	O ₄
A11	Protezione antincastro anteriore	Regolamento (UE) 2019/2144	A	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A12	Protezione antincastro posteriore	Regolamento (UE) 2019/2144	A	A
A13	Protezione laterale	Regolamento (UE) 2019/2144	X	A
A14	Sicurezza dei serbatoi del combustibile (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	A	A
A15	Sicurezza del gas di petrolio liquefatto (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A16	Sicurezza del gas naturale compresso e liquefatto (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A17	Sicurezza dell'idrogeno (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A18	Qualificazione del materiale degli impianti a idrogeno (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A19	Sicurezza elettrica in uso (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A20	Urto frontale parziale (offset)	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A21	Urto frontale su tutta la larghezza	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A22	Protezione del conducente dal meccanismo dello sterzo in caso d'urto	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A23	Airbag sostitutivi	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.
A24	Urto della cabina	Regolamento (UE) 2019/2144	A	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A25	Urto laterale	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.

▼ **M3**

Voce	Oggetto	Atti normativi	N ₃	O ₄
A26	Urto laterale contro un palo	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A27	Urto posteriore	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
A28	Sistemi eCall di bordo basati sul servizio 112	Regolamento (UE) 2015/758	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
B	UTENTI VULNERABILI DELLA STRADA, CAMPO VISIVO E VISIBILITÀ			
B1	Protezione di gambe e testa dei pedoni	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
B2	Zona d'urto estesa della testa	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
B3	Sistema di protezione frontale	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.
B4	Sistemi avanzati di frenata di emergenza per pedoni e ciclisti situati davanti al veicolo	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
B5	Avvertimento di collisione con pedoni e ciclisti	Regolamento (UE) 2019/2144	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
B6	Sistema di informazione degli angoli morti	Regolamento (UE) 2019/2144	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
B7	Rilevamento in retro-marcia	Regolamento (UE) 2019/2144	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
B8	Campo visivo anteriore	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
B9	Visione diretta nei veicoli pesanti	Regolamento (UE) 2019/2144	Ancora nessuna prescrizione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
B10	Vetri di sicurezza	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X Il materiale delle vetrate può essere un vetro di sicurezza oppure un materiale plastico rigido.

▼ M3

Voce	Oggetto	Atti normativi	N ₃	O ₄
B11	Sbrinamento/disappannamento	Regolamento (UE) 2019/2144	X I veicoli devono essere muniti di un adeguato dispositivo di sbrinamento e di disappannamento del parabrezza.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
B12	Lavacrystalli/tergicristalli	Regolamento (UE) 2019/2144	X I veicoli devono essere muniti di adeguati dispositivi di lavacrystallo e tergicristallo del parabrezza.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
B13	Dispositivi per la visione indiretta	Regolamento (UE) 2019/2144	X	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
B14	Sistemi di allarme acustico per veicoli	Regolamento (UE) n. 540/2014	X	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
C	TELAIO, FRENI, PNEUMATICI E STERZO DEL VEICOLO			
C1	Sterzo	Regolamento (UE) 2019/2144	X Sterzata del carrello ammessa	X
C2	Avviso di deviazione dalla corsia	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
C3	Sistema di emergenza per il mantenimento della corsia	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
C4	Frenatura	Regolamento (UE) 2019/2144	G Prova da eseguire solo sul veicolo completo/completato. I veicoli aventi fino a 4 assi devono essere conformi a tutte le prescrizioni stabilite negli atti normativi pertinenti. Sono ammesse deroghe per i veicoli con più di 4 assi, purché: a) siano giustificate dalla particolare costruzione del veicolo; e b) siano soddisfatte tutte le prescrizioni in materia di efficienza di frenatura di stazionamento, di servizio e di soccorso di cui all'atto normativo pertinente. Il sistema di frenatura antibloccaggio non è obbligatorio per i veicoli con trasmissione idrostatica.	X
C5	Ricambi per freni	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.

▼ M3

Voce	Oggetto	Atti normativi	N ₃	O ₄
C6	Dispositivo di assistenza alla frenata	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
C7	Controllo della stabilità	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	X
C8	Sistemi avanzati di frenata di emergenza nei veicoli pesanti	Regolamento (UE) 2019/2144	N.a.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
C9	Sistemi avanzati di frenata di emergenza nei veicoli leggeri	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
C10	Sicurezza ed efficienza ambientale degli pneumatici	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X Gli pneumatici devono essere omologati conformemente alle prescrizioni del regolamento ONU n. 117, anche se la velocità nominale del veicolo è inferiore a 80 km/h.
C11	Ruote di scorta e sistemi antiforatura (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
C12	Pneumatici rigenerati	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.
C13	Monitoraggio della pressione degli pneumatici nei veicoli leggeri	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
C14	Monitoraggio della pressione degli pneumatici nei veicoli pesanti	Regolamento (UE) 2019/2144	A	A
C15	Montaggio degli pneumatici	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X Gli pneumatici devono essere omologati conformemente alle prescrizioni del regolamento ONU n. 54, anche se la velocità nominale del veicolo è inferiore a 80 km/h. La capacità di carico può essere regolata in relazione alla velocità nominale massima del rimorchio, d'accordo con il fabbricante degli pneumatici.

▼ M3

Voce	Oggetto	Atti normativi	N ₃	O ₄
C16	Ruote sostitutive	Regolamento (UE) 2019/2144	Equipaggiamento.	Equipaggiamento.
D	STRUMENTI DI BORDO, IMPIANTO ELETTRICO, ILLUMINAZIONE DEL VEICOLO E PROTEZIONE DALL'USO NON AUTORIZZATO, COMPRESI GLI ATTACCHI INFORMATICI			
D1	Segnalatore acustico	Regolamento (UE) 2019/2144	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
D2	Perturbazioni radioelettriche (compatibilità elettromagnetica)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X
D3	Protezione dall'uso non autorizzato, sistemi di immobilizzazione e di allarme	Regolamento (UE) 2019/2144	IF G	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
D4	Protezione del veicolo dagli attacchi informatici	Regolamento (UE) 2019/2144	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
D5	Tachimetro	Regolamento (UE) 2019/2144	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
D6	Contachilometri	Regolamento (UE) 2019/2144	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
D7	Dispositivi di limitazione della velocità	Regolamento (UE) 2019/2144	X	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
D8	Adattamento intelligente della velocità	Regolamento (UE) 2019/2144	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
D9	Identificazione di comandi, spie e indicatori	Regolamento (UE) 2019/2144	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
D10	Impianti di riscaldamento	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X
D11	Dispositivi di segnalazione luminosa	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X
D12	Dispositivi di illuminazione della strada	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X

▼ M3

Voce	Oggetto	Atti normativi	N ₃	O ₄
D13	Dispositivi catadiottrici	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X
D14	Sorgenti luminose	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X
D15	Montaggio dei dispositivi catadiottrici, di segnalazione luminosa e di illuminazione della strada	Regolamento (UE) 2019/2144	X	A Purché siano installati tutti i dispositivi di illuminazione obbligatori e la visibilità geometrica non sia compromessa.
D16	Segnalazione di arresto di emergenza	Regolamento (UE) 2019/2144	X Solo per veicoli muniti di sistema di frenatura antibloccaggio a controllo elettronico.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
D17	Dispositivi tergifari (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	IF	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
D18	Indicatori di cambio di marcia	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
E	CONDUCENTE E COMPORTAMENTO DEL SISTEMA			
E1	Interfaccia di installazione di dispositivi di tipo alcolock	Regolamento (UE) 2019/2144	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
E2	Avviso di disattenzione e stanchezza del conducente	Regolamento (UE) 2019/2144	A	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
E3	Avviso avanzato della distrazione del conducente	Regolamento (UE) 2019/2144	Ancora nessuna prescrizione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
E4	Sistema di monitoraggio della disponibilità del conducente (in caso di veicoli automatizzati)	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
E5	Registratore di dati di evento	Regolamento (UE) 2019/2144	Ancora nessuna prescrizione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.

▼ M3

Voce	Oggetto	Atti normativi	N ₃	O ₄
E6	Sistemi che sostituiscono il conducente nel controllo del veicolo (in caso di veicoli automatizzati)	Regolamento (UE) 2019/2144	Ancora nessuna prescrizione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
E7	Sistemi che forniscono al veicolo informazioni sullo stato dello stesso e sulla zona circostante (in caso di veicoli automatizzati)	Regolamento (UE) 2019/2144	Ancora nessuna prescrizione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
E8	Guida in convoglio (platooning) (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	Ancora nessuna prescrizione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
E9	Sistemi che forniscono informazioni sulla sicurezza ad altri utenti della strada (in caso di veicoli automatizzati)	Regolamento (UE) 2019/2144	Ancora nessuna prescrizione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
F	COSTRUZIONE E CARATTERISTICHE GENERALI DEL VEICOLO			
F1	Alloggiamento della targa di immatricolazione	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X
F2	Retromarcia	Regolamento (UE) 2019/2144	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
F3	Serrature e cerniere delle porte	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
F4	Predellini, maniglie e pedane	Regolamento (UE) 2019/2144	X	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
F5	Sporgenze esterne	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
F6	Sporgenze esterne delle cabine di veicoli commerciali	Regolamento (UE) 2019/2144	A	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
F7	Targhetta regolamentare e numero di identificazione del veicolo	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X
F8	Dispositivi di traino	Regolamento (UE) 2019/2144	A	Non rientranti nell'ambito di applicazione.

▼ M3

Voce	Oggetto	Atti normativi	N ₃	O ₄
F9	Parafanghi delle ruote	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
F10	Dispositivi antispruzzo	Regolamento (UE) 2019/2144	X	A
F11	Masse e dimensioni	Regolamento (UE) 2019/2144	A	A
F12	Dispositivi di accoppiamento meccanico	Regolamento (UE) 2019/2144	IF X	X
F13	Veicoli destinati al trasporto di merci pericolose (IF)	Regolamento (UE) 2019/2144	X	X
F14	Caratteristiche generali di costruzione degli autobus	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
F15	Resistenza della sovrastruttura negli autobus	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
F16	Infiammabilità degli autobus	Regolamento (UE) 2019/2144	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
G	PRESTAZIONI AMBIENTALI ED EMISSIONI			
G1	Livello sonoro	Regolamento (UE) n. 540/2014	G Prova da eseguire solo sul veicolo completo/completato. Il veicolo può essere sottoposto a prova conformemente alla direttiva 70/157/CEE, al regolamento ONU n. 51.02 o al regolamento (CE) n. 540/2014. Si applicano i valori limite seguenti, indipendentemente dalle condizioni del veicolo, quali il tipo di motore, il tipo di cambio e le eventuali sotto-classificazioni: a) 81 dB(A) per veicoli con motore di potenza inferiore a 75 kW; b) 83 dB(A) per veicoli con motore di potenza pari o superiore a 75 kW ma inferiore a 150 kW; c) 84 dB(A) per veicoli con motore di potenza pari o superiore a 150 kW.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
G2	Emissioni dallo scarico del veicolo in laboratorio	Regolamento (CE) n. 715/2007	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.

▼ M3

Voce	Oggetto	Atti normativi	N ₃	O ₄
G2a	Determinazione di emissioni di CO ₂ e consumo di carburante specifici del veicolo e dispositivo per il monitoraggio di bordo del consumo di carburante e/o dell'energia elettrica	Regolamento (CE) n. 715/2007	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
G3	Emissioni dallo scarico del motore in laboratorio	Regolamento (CE) n. 595/2009	X In alternativa, per i veicoli con trasmissione idrostatica si può applicare anche il regolamento (UE) 2016/1628.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
G3a	Determinazione di emissioni di CO ₂ e consumo di carburante specifici del veicolo	Regolamento (CE) n. 595/2009	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
G3b	Determinazione di prestazioni di efficienza energetica specifiche del rimorchio	Regolamento (CE) n. 595/2009	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
G4	Emissioni dallo scarico su strada	Regolamento (CE) n. 595/2009	X In alternativa, per i veicoli con trasmissione idrostatica si può applicare anche il regolamento (UE) 2016/1628.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
G5	Durata delle emissioni dallo scarico	Regolamento (CE) n. 595/2009	X	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
G6	Emissioni dal basamento	Regolamento (CE) n. 595/2009	X	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
G7	Emissioni per evaporazione	Regolamento (CE) n. 715/2007	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
G8	Emissioni dallo scarico a bassa temperatura in laboratorio	Regolamento (CE) n. 715/2007	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
G9	Diagnostica di bordo	Regolamento (CE) n. 595/2009	X In alternativa, per i veicoli con trasmissione idrostatica si può applicare anche il regolamento (UE) 2016/1628.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.

▼ **M3**

Voce	Oggetto	Atti normativi	N ₃	O ₄
G10	Assenza di impianto di manipolazione	Regolamento (CE) n. 595/2009	X In alternativa, per i veicoli con trasmissione idrostatica si può applicare anche il regolamento (UE) 2016/1628.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
G11	Strategie ausiliarie di controllo delle emissioni	Regolamento (CE) n. 595/2009	X In alternativa, per i veicoli con trasmissione idrostatica si può applicare anche il regolamento (UE) 2016/1628.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
G12	Prevenzione delle manomissioni	Regolamento (CE) n. 595/2009	X In alternativa, per i veicoli con trasmissione idrostatica si può applicare anche il regolamento (UE) 2016/1628.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
G13	Riciclabilità	Direttiva 2005/64/CE	Non rientrante nell'ambito di applicazione.	Non rientrante nell'ambito di applicazione.
G14	Sistemi di condizionamento dell'aria	Direttiva 2006/40/CE	Non rientranti nell'ambito di applicazione.	Non rientranti nell'ambito di applicazione.
H	ACCESSO ALLE INFORMAZIONI DEL VEICOLO E AGGIORNAMENTO DEL SOFTWARE			
H1	Accesso alle informazioni OBD del veicolo e alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo	Regolamento (UE) 2018/858, articoli da 61 a 66 e allegato X	X	X
H2	Aggiornamento del software	Regolamento (UE) 2018/858, allegato IV Regolamento ONU n. 156	X	X

*ALLEGATO III***PROCEDURE DA SEGUIRE PER L'OMOLOGAZIONE UE**

1. Oggetto e ambito di applicazione
 - 1.1. Il presente allegato stabilisce le procedure per il corretto espletamento dell'iter di omologazione dei veicoli conformemente agli articoli 26, 27 e 28.
 - 1.2. Esso include:
 - a) l'elenco delle norme internazionali pertinenti ai fini della designazione dei servizi tecnici conformemente agli articoli 68 e 70;
 - b) la descrizione della procedura da seguire per la valutazione delle competenze dei servizi tecnici conformemente all'articolo 73;
 - c) le prescrizioni generali di redazione dei verbali di prova ad opera dei servizi tecnici.
2. Procedura di omologazione

Quando riceve una domanda di omologazione del veicolo, l'autorità di omologazione:

 - a) verifica che tutti i certificati di omologazione UE rilasciati in base agli atti normativi elencati all'allegato II applicabili all'omologazione dei veicoli contemplino il tipo di veicolo e corrispondano alle prescrizioni stabilite;
 - b) accerta che le specifiche e i dati figurino nei fascicoli di omologazione e nei certificati di omologazione UE rilasciati in conformità degli atti normativi applicabili;
 - c) se una voce non figura nel fascicolo di omologazione quale previsto in uno degli atti normativi, conferma che l'elemento o la caratteristica in questione sono conformi alle indicazioni contenute nella documentazione informativa;
 - d) su un campione selezionato di veicoli appartenenti al tipo da omologare, esegue o fa eseguire controlli degli elementi e dei sistemi allo scopo di accertare che il veicolo o i veicoli siano costruiti in conformità dei dati contenuti nel fascicolo di omologazione autenticato, relativamente ai pertinenti certificati di omologazione UE;
 - e) esegue o fa eseguire, se del caso, i controlli d'installazione necessari per le entità tecniche indipendenti;
 - f) esegue o fa eseguire, se del caso, i controlli necessari in relazione alla presenza dei dispositivi di cui all'allegato II, parte I, note esplicative 1 e 2;
 - g) esegue o fa eseguire i controlli necessari a garantire che siano soddisfatte le prescrizioni di cui all'allegato II, parte I, nota esplicativa 5.

▼B

3. Combinazione delle specifiche tecniche

Il numero di veicoli presentati deve essere sufficiente a consentire una verifica adeguata delle diverse combinazioni da omologare in base ai seguenti criteri:

Specifiche tecniche	Categoria del veicolo									
	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
Motore	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Cambio	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Numero di assi	—	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Assi motore (numero, posizione, interconnessione)	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Assi sterzanti (numero e posizione)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Tipo di carrozzeria	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Numero di porte	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Lato di guida	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Numero di sedili	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Equipaggiamento	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—

4. Disposizioni specifiche

Nei casi in cui non sia disponibile un certificato di omologazione rilasciata in base a uno degli atti normativi applicabili, l'autorità di omologazione:

- a) dispone l'esecuzione dei controlli e delle prove necessarie a norma di ciascuno degli atti normativi pertinenti;
- b) accerta che il veicolo sia conforme alle indicazioni contenute nella documentazione informativa e che soddisfi le prescrizioni tecniche di ciascuno degli atti normativi pertinenti;
- c) esegue o fa eseguire, se del caso, i controlli d'installazione necessari per le entità tecniche indipendenti;
- d) esegue o fa eseguire, se del caso, i controlli necessari in relazione alla presenza dei dispositivi di cui all'allegato II, parte I, note esplicative 1 e 2;
- e) esegue o fa eseguire i controlli necessari a garantire che siano soddisfatte le prescrizioni di cui all'allegato II, parte I, nota esplicativa 5.



Appendice 1

Norme alle quali devono conformarsi i servizi tecnici di cui all'articolo 68

1. Attività relative alle prove ai fini dell'omologazione, da effettuare conformemente agli atti normativi elencati nell'allegato II:

- 1.1. Categoria A (prove eseguite nelle proprie infrastrutture):

Norma EN ISO/IEC 17025:2005 sulle prescrizioni generali per la competenza dei laboratori di prova e di taratura.

Un servizio tecnico designato per le attività della categoria A può eseguire le prove previste dagli atti normativi per i quali è stato designato anche nelle infrastrutture di un costruttore o di un terzo. In ogni caso, il personale incaricato di determinare, in base al proprio giudizio professionale, la conformità con gli atti normativi per i quali il servizio tecnico è stato designato si conforma alla norma EN ISO/IEC 17020:2012.

- 1.2. Categoria B (supervisione delle prove eseguite, che include la relativa preparazione, ove tali prove siano effettuate nelle infrastrutture di un costruttore o di un terzo):

Norma EN ISO/IEC 17020:2012 sui criteri generali per il funzionamento dei vari tipi di organismi che effettuano attività di ispezione.

Prima di eseguire o supervisionare prove nelle infrastrutture di un costruttore o di un terzo, il servizio tecnico deve controllare che gli impianti di prova e i dispositivi di misura siano conformi alle pertinenti prescrizioni della norma EN ISO/IEC 17025:2005.

2. Attività relative alla conformità della produzione

- 2.1. Categoria C (procedura per la valutazione iniziale e le ispezioni di controllo del sistema di gestione della qualità del costruttore):

Norma EN ISO/IEC 17021:2011 sulle prescrizioni per gli organismi che eseguono le ispezioni e la certificazione dei sistemi di gestione.

- 2.2. Categoria D (ispezione o prova di campioni di produzione o relativa supervisione):

Norma EN ISO/IEC 17020:2012 sui criteri generali per il funzionamento dei vari tipi di organismi che effettuano attività di ispezione.

▼B*Appendice 2*

Procedura per la valutazione dei servizi tecnici

1. Obiettivo e ambito d'applicazione
 - 1.1. La presente appendice definisce le condizioni in base alle quali l'autorità competente ai sensi dell'articolo 73 («autorità competente») deve svolgere la procedura di valutazione dei servizi tecnici.
 - 1.2. Tali prescrizioni si applicano a tutti i servizi tecnici, indipendentemente dal loro status giuridico (organizzazione indipendente, costruttore o autorità di omologazione operante quale servizio tecnico).
2. Valutazioni

Lo svolgimento di una valutazione è disciplinato dalle seguenti disposizioni:

 - a) principio di indipendenza, che costituisce il fondamento dell'imparzialità e dell'obiettività delle conclusioni; e
 - b) approccio basato su dati concreti, che garantisce l'affidabilità e la riproducibilità delle conclusioni.

Gli ispettori devono dar prova di responsabilità e integrità e rispettare i principi di riservatezza e discrezione.

Essi devono riferire con fedeltà e accuratezza in merito a risultati e conclusioni.
3. Competenze richieste agli ispettori
 - 3.1. Le valutazioni possono essere effettuate esclusivamente da ispettori in possesso delle conoscenze tecniche e amministrative necessarie a tal fine.
 - 3.2. Gli ispettori sono specificamente formati per le attività di valutazione. Inoltre, possiedono una conoscenza specifica del settore tecnico in cui il servizio tecnico svolgerà le sue attività.
 - 3.3. Fatte salve le disposizioni di cui ai punti 3.1 e 3.2, la valutazione di cui all'articolo 73 deve essere svolta da ispettori indipendenti dalle attività oggetto della valutazione.
4. Domanda di designazione
 - 4.1. Un rappresentante debitamente autorizzato del servizio tecnico richiedente presenta all'autorità competente una domanda formale comprendente le seguenti informazioni:
 - a) una descrizione generale del servizio tecnico, inclusi ragione sociale, nome, indirizzi, status giuridico e risorse tecniche;
 - b) una descrizione dettagliata, corredata di curriculum vitae, del personale incaricato di eseguire le prove e del personale direttivo che indichi sia i titoli di formazione sia le qualifiche professionali;
 - c) i servizi tecnici che utilizzano i metodi di prova virtuali attestano le loro capacità di lavorare in un ambiente con l'assistenza di strumenti informatici;
 - d) informazioni generali riguardanti il servizio tecnico comprese le sue attività, se del caso il suo rapporto nell'ambito di una più ampia entità societaria, nonché gli indirizzi di tutte le ubicazioni fisiche rientranti nell'oggetto della designazione;

▼B

- e) l'accordo quanto al rispetto delle prescrizioni concernenti la designazione e degli altri obblighi del servizio tecnico in applicazione degli atti normativi pertinenti per i quali è designato;
 - f) una descrizione dei servizi di valutazione della conformità prestati dal servizio tecnico nel quadro degli atti normativi pertinenti e un elenco degli atti normativi per i quali il servizio tecnico chiede una designazione, compresi, se del caso, i limiti di capacità;
 - g) una copia del manuale di garanzia della qualità del servizio tecnico.
- 4.2. L'autorità competente verifica l'adeguatezza delle informazioni fornite dal servizio tecnico.
- 4.3. Il servizio tecnico notifica all'autorità competente qualsiasi modifica delle informazioni fornite in conformità del punto 4.1.
5. Esame delle risorse
- L'autorità competente verifica la sua capacità di effettuare la valutazione del servizio tecnico con riguardo alla propria politica, alla propria competenza e alla disponibilità di ispettori ed esperti qualificati.
6. Subappalto della valutazione
- 6.1. L'autorità competente può subappaltare parti della valutazione a un'altra autorità competente o chiedere il sostegno di esperti tecnici forniti da altre autorità competenti. I subappaltatori e gli esperti devono essere accettati dal servizio tecnico richiedente.
- 6.2. L'autorità competente tiene conto dei certificati di accreditamento di portata adeguata al fine di completare la sua valutazione globale del servizio tecnico.
7. Predisposizione della valutazione
- 7.1. L'autorità competente nomina formalmente una squadra congiunta di valutazione. L'autorità competente deve garantire che le competenze di ciascuna squadra congiunta di valutazione messe a disposizione siano adeguate. In particolare la squadra congiunta di valutazione nel suo complesso deve avere:
- a) un'adeguata conoscenza dell'obiettivo specifico per il quale si chiede la designazione; e
 - b) una comprensione sufficiente ad effettuare una valutazione affidabile della competenza del servizio tecnico a operare nel settore per il quale è stato designato.
- 7.2. L'autorità competente definisce chiaramente l'incarico assegnato alla squadra congiunta di valutazione, il cui compito consiste nell'esaminare i documenti ricevuti dal servizio tecnico richiedente e nell'effettuare la valutazione in loco.
- 7.3. L'autorità competente concorda con il servizio tecnico e la squadra di valutazione incaricata la data e il programma previsti per la valutazione. Tuttavia, spetta all'autorità competente fissare una data che sia compatibile con il piano di controllo e di rivalutazione.
- 7.4. L'autorità competente provvede affinché la squadra congiunta di valutazione riceva i documenti contenenti i criteri appropriati, le relazioni sulle valutazioni precedenti nonché i documenti e registri pertinenti del servizio tecnico.

▼B

8. Valutazione in loco

La squadra congiunta di valutazione effettua la valutazione del servizio tecnico nei locali di quest'ultimo in cui sono realizzate una o più attività essenziali e, se del caso, effettua visite in altri siti selezionati in cui il servizio tecnico svolge le sue attività.
9. Analisi dei risultati e relazione di valutazione
 - 9.1. La squadra congiunta di valutazione analizza tutte le informazioni e gli elementi probanti pertinenti raccolti durante l'esame dei documenti e dei registri e all'atto della valutazione in loco. Tale analisi deve essere tale da consentire alla squadra di determinare il grado di competenza e di conformità del servizio tecnico rispetto alle prescrizioni previste per la designazione.
 - 9.2. In materia di elaborazione delle relazioni, le procedure dell'autorità competente assicurano il rispetto delle prescrizioni di cui in appresso.
 - 9.2.1. Prima di lasciare il sito, la squadra congiunta di valutazione tiene una riunione con il servizio tecnico, nel corso della quale essa presenta una relazione scritta e/o orale sui risultati della sua analisi. Il servizio tecnico ha la possibilità di formulare domande sui risultati nonché sulle eventuali non conformità e sulla loro origine.
 - 9.2.2. Una relazione scritta sui risultati della valutazione è sottoposta senza indugio all'attenzione del servizio tecnico. Tale relazione di valutazione contiene osservazioni sulla competenza e la conformità e individua le eventuali non conformità da risolvere per soddisfare tutte le prescrizioni previste per la designazione.
 - 9.2.3. Il servizio tecnico è invitato a fornire una risposta alla relazione di valutazione e a descrivere le misure specifiche adottate o previste, entro uno specifico termine, per ovviare alle non conformità eventualmente individuate.
 - 9.3. L'autorità competente deve provvedere affinché le risposte fornite dal servizio tecnico siano efficaci e sufficienti a ovviare alle non conformità. Se le risposte del servizio tecnico sono giudicate insufficienti, vanno richieste ulteriori informazioni. Inoltre può essere richiesto di comprovare l'effettiva attuazione delle misure adottate o può essere effettuata una valutazione di controllo per verificare l'effettiva attuazione delle misure correttive.
 - 9.4. Nella relazione sulla valutazione devono figurare almeno i seguenti dati:
 - a) identificativo unico del servizio tecnico;
 - b) data/e della valutazione in loco;
 - c) nome/i dell'/degli ispettore/i e/o del/degli esperto/i partecipante/i alla valutazione;
 - d) identificativo unico di tutti locali valutati;
 - e) portata proposta della designazione oggetto della valutazione;
 - f) una dichiarazione sull'adeguatezza dell'organizzazione interna e delle procedure adottate dal servizio tecnico a supporto della sua competenza, in base al rispetto delle prescrizioni previste per la designazione;
 - g) informazioni sulla risoluzione di tutte le non conformità;
 - h) una raccomandazione sull'opportunità di designare o confermare il richiedente quale servizio tecnico e, in tal caso, la portata della designazione.

▼B

10. Concessione, conferma o estensione di una designazione
- 10.1. L'autorità competente, senza indebito ritardo, prende una decisione in merito alla concessione, alla conferma o alla proroga della designazione in base alla/e relazione/i di valutazione e a ogni altra informazione pertinente.
- 10.2. L'autorità competente fornisce al servizio tecnico un certificato contenente i seguenti dati:
 - a) identità e logo dell'autorità competente;
 - b) identificativo unico del servizio tecnico designato;
 - c) data effettiva di designazione e data di scadenza;
 - d) una breve indicazione della portata della designazione o un riferimento in materia (atti normativi o loro parti pertinenti);
 - e) una dichiarazione di conformità e un riferimento al presente regolamento.
11. Rivalutazione e controllo
- 11.1. La rivalutazione è analoga alla valutazione iniziale, tranne che occorre tener conto dell'esperienza maturata nel corso delle valutazioni precedenti. Le valutazioni in loco di controllo hanno una portata più limitata rispetto alle rivalutazioni.
- 11.2. L'autorità competente elabora il suo piano di rivalutazione e di controllo di ciascun servizio tecnico designato in modo che campioni rappresentativi della portata della designazione siano valutati su base regolare.

Gli intervalli tra le valutazioni in loco, che si tratti di rivalutazione o di controllo, dipendono dalla stabilità accertata a cui il servizio tecnico è pervenuto.
- 11.3. Se nel corso di un controllo o di una rivalutazione sono individuate non conformità, l'autorità competente stabilisce termini rigorosi per l'adozione di misure correttive.
- 11.4. Se le misure correttive o migliorative non sono state adottate entro il termine convenuto o sono giudicate insufficienti, l'autorità competente adotta provvedimenti adeguati quali una nuova valutazione oppure la sospensione o la revoca della designazione per una o più delle attività per le quali il servizio tecnico è stato designato.
- 11.5. L'autorità competente, allorché decida di sospendere o revocare la designazione di un servizio tecnico, deve informarne quest'ultimo per posta raccomandata. In ogni caso l'autorità competente deve prendere tutti i provvedimenti necessari ad assicurare la continuità delle attività già intraprese dal servizio tecnico.
12. Documentazione relativa ai servizi tecnici designati
- 12.1. L'autorità competente deve conservare i dati relativi ai servizi tecnici a comprova che le prescrizioni per la designazione, inclusa la competenza, sono state effettivamente rispettate.
- 12.2. L'autorità competente deve garantire la sicurezza dei dati relativi ai servizi tecnici per assicurarne la riservatezza.
- 12.3. Nella documentazione relativa ai servizi tecnici devono figurare almeno i seguenti dati:
 - a) la corrispondenza pertinente;
 - b) le annotazioni e le relazioni di valutazione;
 - c) le copie dei certificati di designazione.

*ALLEGATO IV***PROCEDURE RELATIVE ALLA CONFORMITÀ DELLA PRODUZIONE**

1. Obiettivi
 - 1.1. Le procedure per la verifica della conformità della produzione sono intese a garantire che ogni veicolo, sistema, componente ed entità tecnica indipendente, parte o accessorio prodotto sia conforme al tipo omologato.
 - 1.2. Le procedure per la verifica della conformità della produzione includono sempre la valutazione dei sistemi di gestione della qualità, denominata al punto 2 «valutazione iniziale»: e la verifica dell'oggetto dell'omologazione e dei controlli relativi ai prodotti, denominata al punto 3 «disposizioni relative alla conformità dei prodotti».
2. Valutazione iniziale
 - 2.1. Prima di rilasciare l'omologazione, l'autorità di omologazione deve verificare che il costruttore abbia previsto disposizioni e procedure soddisfacenti a garantire che veicoli, sistemi, componenti, entità tecniche indipendenti o parti e accessori siano prodotti in conformità al tipo omologato.
 - 2.2. Orientamenti relativi alla realizzazione delle valutazioni figurano nella norma EN ISO 19011:2011 — Linee guida per gli audit dei sistemi di gestione.
 - 2.3. L'autorità di omologazione verifica che il requisito di cui al punto 2.1 sia rispettato nel modo seguente:

l'autorità di omologazione deve essere soddisfatta della valutazione iniziale e delle disposizioni relative alla conformità della produzione di cui al punto 3, tenendo conto di una delle disposizioni di cui ai punti da 2.3.1 a 2.3.3 o, se del caso, di una combinazione di tutte le suddette disposizioni o alcune di esse.

 - 2.3.1. La valutazione iniziale e la verifica delle disposizioni relative alla conformità dei prodotti devono essere eseguite dall'autorità di omologazione o da un organismo designato a tal fine da tale autorità.
 - 2.3.1.1. Per stabilire l'entità della valutazione iniziale da eseguire, l'autorità di omologazione può tener conto dei dati seguenti:
 - a) se il costruttore è in possesso di una certificazione simile a quella di cui al punto 2.3.3, ma che non sia stata accettata o riconosciuta ai sensi del medesimo punto;
 - b) in caso di omologazione di un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente, le valutazioni del sistema di qualità che sono state eseguite dall'uno o più costruttori del veicolo nei locali dell'uno o più costruttori del sistema, del componente o dell'entità tecnica indipendente, conformemente a una o più specifiche del settore che rispondano alle prescrizioni della norma EN ISO 9001:2015 o ISO/TS16949:2009;

▼B

- c) se in uno degli Stati membri una o più omologazioni del costruttore sono state recentemente ritirate, a causa di carenze nel controllo della conformità della produzione. In tal caso, la valutazione iniziale da parte dell'autorità di omologazione non deve limitarsi ad accettare la certificazione del sistema di qualità del costruttore, ma deve prevedere anche una verifica intesa a stabilire se sono stati attuati tutti i miglioramenti necessari a garantire l'efficacia delle attività di controllo, in modo che veicoli, componenti, sistemi o entità tecniche indipendenti siano prodotti in conformità al tipo omologato.
- 2.3.2. La valutazione iniziale e la verifica delle disposizioni relative alla conformità dei prodotti possono essere eseguite anche dall'autorità di omologazione di un altro Stato membro o da un organismo designato a tal fine dall'autorità di omologazione.
- 2.3.2.1. In tal caso, l'autorità di omologazione dell'altro Stato membro deve redigere una dichiarazione di conformità in cui siano indicati i settori e gli impianti di produzione che la medesima autorità di omologazione ha considerato pertinenti per il prodotto o i prodotti da omologare e per gli atti normativi a norma dei quali tali prodotti sono da omologare.
- 2.3.2.2. Quando riceve una domanda di dichiarazione di conformità dall'autorità di omologazione di uno Stato membro che rilascia l'omologazione, l'autorità di omologazione dell'altro Stato membro è tenuta ad inviare senza indugio la dichiarazione di conformità; altrimenti deve comunicare alla prima autorità di omologazione di non essere in grado di fornire tale dichiarazione.
- 2.3.2.3. Nella dichiarazione di conformità devono figurare almeno i seguenti dati:
- | | |
|---------------------------------|---|
| a) gruppo o impresa | (ad esempio: automobili XYZ) |
| b) organismo particolare | (ad esempio: divisione regionale) |
| c) fabbrica/officina | (ad esempio stabilimento motori 1 (nel paese A) — stabilimento veicoli 2 (nel paese B)) |
| d) gamma di veicoli/componenti | (ad esempio: tutti i modelli della categoria M ₁) |
| e) parti verificate | (ad esempio assemblaggio del motore, stampaggio e assemblaggio della carrozzeria, assemblaggio del veicolo) |
| f) documenti esaminati | (ad esempio: manuale e procedure di garanzia della qualità dell'impresa e dell'officina) |
| g) data della valutazione | (ad esempio: ispezione eseguita dal gg/mm/aaaa al gg/mm/aaaa) |
| h) visita di controllo prevista | (ad esempio: mm/aaaa). |
- 2.3.3. Un'autorità di omologazione può inoltre accettare la certificazione del costruttore in base alla norma EN ISO 9001:2015 o ISO/TS 16949:2009 (l'ambito di applicazione di tale certificazione deve in tal caso comprendere il prodotto o i prodotti da omologare) o una norma di certificazione equivalente che soddisfi le prescrizioni relative alla valutazione iniziale di cui al punto 2.3, a condizione che la conformità della produzione rientri effettivamente nel sistema di gestione della qualità e che l'omologazione del costruttore non sia stata revocata [cfr. punto 2.3.1.1, lettera c)]. Il costruttore deve fornire i dettagli della certificazione e informare l'autorità che rilascia l'omologazione di qualsiasi revisione della sua validità o dell'ambito di applicazione.

▼B

- 2.4. Ai fini dell'omologazione di un veicolo, non è necessario ripetere le valutazioni iniziali effettuate ai fini dell'omologazione di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti del veicolo, ma è necessario integrarle con una valutazione degli impianti di produzione e delle attività connesse con l'assemblaggio dell'intero veicolo non inclusi nelle valutazioni iniziali.
3. Disposizioni relative alla conformità della produzione
 - 3.1. Ogni veicolo, sistema, componente, entità tecnica indipendente, parte o accessorio omologato a norma di un regolamento UN allegato all'accordo del 1958 riveduto e del presente regolamento deve essere prodotto in modo da conformarsi al tipo omologato rispettando le prescrizioni del presente allegato, il regolamento UN di cui sopra e il presente regolamento.
 - 3.2. Prima di rilasciare un'omologazione a norma del presente regolamento e di un regolamento UN allegato all'accordo del 1958 riveduto, l'autorità di omologazione deve verificare l'esistenza di adeguate disposizioni relative alla conformità della produzione e di piani di controllo documentati, da concordare con il costruttore per ogni omologazione, per effettuare agli intervalli specificati le prove o le relative verifiche necessarie ad appurare la costante conformità al tipo omologato, tra cui, se del caso, le prove specificate nel presente regolamento e nel regolamento UN citato.
 - 3.3. In particolare, il detentore dell'omologazione:
 - 3.3.1. deve garantire l'esistenza e l'applicazione di procedure che consentano un controllo effettivo della conformità di veicoli, sistemi, componenti, entità tecniche indipendenti, parti o accessori al tipo omologato;
 - 3.3.2. deve avere accesso alle apparecchiature di prova o di altro genere, necessarie per verificare la conformità a ciascun tipo omologato;
 - 3.3.3. deve garantire che i risultati delle prove o dei controlli siano registrati e che i documenti allegati siano tenuti a disposizione per un periodo fino a 10 anni da concordare con l'autorità di omologazione;
 - 3.3.4. deve analizzare i risultati di ciascun tipo di prova o di controllo per verificare e assicurare la stabilità delle caratteristiche dei prodotti, tenuto conto delle variazioni ammissibili della produzione industriale;
 - 3.3.5. deve garantire che, per ogni tipo di prodotto, siano eseguiti almeno i controlli prescritti dal presente regolamento e le prove prescritte negli atti normativi pertinenti, il cui elenco figura nell'allegato II;
 - 3.3.6. deve garantire che eventuali serie di campioni o pezzi destinati alla prova che presentano una mancanza di conformità per il tipo di prova in questione diano luogo a un ulteriore campionamento e un'altra prova. È necessario adottare tutti i provvedimenti necessari a rettificare il processo di produzione in modo da garantire la conformità al tipo omologato.
 - 3.4. Nel caso di omologazione a tappe, di omologazione mista o di omologazione in più fasi, l'autorità di omologazione che rilascia un'omologazione globale di un tipo di veicolo può chiedere a qualsiasi autorità di omologazione che ha concesso l'omologazione di un sistema, componente o entità tecnica indipendente pertinente i dettagli specifici riguardanti il rispetto delle prescrizioni in materia di conformità della produzione di cui al presente allegato.

▼B

- 3.5. L'autorità di omologazione che rilascia un'omologazione globale di un tipo di veicolo, se non è soddisfatta delle informazioni di cui al punto 3.4 e lo ha comunicato per iscritto al costruttore in questione e all'autorità di omologazione che rilascia l'omologazione del sistema, del componente o dell'entità tecnica indipendente, deve richiedere che siano svolte ulteriori ispezioni o controlli della conformità della produzione, da effettuarsi presso il sito del costruttore o dei costruttori di tali sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti. I risultati di tali ulteriori ispezioni o controlli della conformità della produzione devono essere messi immediatamente a disposizione dell'autorità di omologazione.
- 3.6. Se si applicano i punti 3.4 e 3.5 e l'autorità che rilascia l'omologazione globale di un tipo di veicolo non è soddisfatta dei risultati delle ispezioni o dei controlli supplementari, il costruttore deve garantire che la conformità della produzione sia ristabilita il più rapidamente possibile con piena soddisfazione dell'autorità di omologazione e dell'autorità di omologazione che rilascia l'omologazione del sistema, del componente o dell'entità tecnica indipendente.
4. Disposizioni relative alla verifica continua
- 4.1. L'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione può verificare in qualsiasi momento i metodi di controllo della conformità applicati in ogni unità di produzione mediante ispezioni periodiche. A tal fine, il costruttore deve consentire a tale autorità l'accesso ai locali di produzione, ispezione, prova, immagazzinamento e distribuzione, e fornire tutte le informazioni necessarie per quanto concerne la documentazione del sistema di gestione della qualità e i relativi verbali.
- 4.1.1. Di regola in tali ispezioni periodiche occorre verificare l'immutata efficacia delle procedure di cui ai punti 2 e 3 (valutazione iniziale e disposizioni relative alla conformità della produzione).
- 4.1.1.1. Le attività di ispezione eseguite dai servizi tecnici (designati o riconosciuti conformemente al punto 2.3.3) devono essere riconosciute come conformi alla prescrizione di cui al punto 4.1.1 per quanto riguarda le procedure stabilite all'atto della valutazione iniziale.
- 4.1.1.2. La frequenza normale delle verifiche eseguite dall'autorità di omologazione (diverse da quella di cui al punto 4.1.1.1) deve permettere di garantire che i controlli effettuati in conformità dei punti 2 e 3 siano esaminati periodicamente in base a una metodologia di valutazione dei rischi conforme alla norma internazionale ISO 31000:2018 — Gestione del rischio — Principi e linee guida, e tale verifica deve in ogni caso essere effettuata almeno una volta ogni tre anni. Tale metodologia deve tenere conto in particolare di eventuali non conformità denunciate da altri Stati membri nel contesto dell'articolo 54, paragrafo 1.
- 4.2. In occasione di ogni ispezione, i verbali delle prove o dei controlli e la documentazione relativa alla produzione, in particolare i verbali delle prove o dei controlli documentati come prescritto al punto 2.2, devono essere messi a disposizione dell'ispettore.
- 4.3. L'ispettore può prelevare campioni in modo casuale da sottoporre a prova nel laboratorio del costruttore o negli impianti del servizio tecnico. In tal caso va effettuata soltanto la prova fisica. Il numero minimo di campioni può essere determinato in base ai risultati delle verifiche effettuate dal costruttore.

▼ B

- 4.4. L'ispettore che ritenga che il livello di controllo non sia soddisfacente o reputi necessario verificare la validità delle prove eseguite in conformità del punto 4.2 preleva campioni da inviare a un servizio tecnico per eseguire le prove fisiche a norma delle prescrizioni in materia di conformità della produzione di cui agli atti normativi elencati nell'allegato II.
- 4.5. Se i risultati riscontrati nel corso di un'ispezione o di una visita di controllo non sono ritenuti soddisfacenti, l'autorità di omologazione deve provvedere a che il costruttore ristabilisca il più rapidamente possibile la conformità della produzione.
- 4.6. Nei casi in cui il presente regolamento impone il rispetto di regolamenti UN, il costruttore può scegliere di applicare il presente allegato come alternativa equivalente alle prescrizioni in materia di conformità della produzione dei rispettivi regolamenti UN. Tuttavia, se si applica il punto 4.4 o 4.5, tutte le distinte prescrizioni in materia di conformità della produzione di cui ai regolamenti UN devono essere rispettate con piena soddisfazione dell'autorità di omologazione finché quest'ultima non decide che la conformità della produzione è ristabilita.

▼ M3

5. Disposizioni relative all'aggiornamento del software
Il sistema di gestione degli aggiornamenti del software del costruttore e il tipo di veicolo completo devono essere conformi alle prescrizioni di cui al regolamento ONU n. 156.

▼B*ALLEGATO V***LIMITI APPLICABILI ALLE PICCOLE SERIE E AI VEICOLI DI FINE SERIE****A. LIMITI QUANTITATIVI ANNUI DELLE PICCOLE SERIE**

1. Il numero di unità per tipo di veicolo da immatricolare, mettere a disposizione sul mercato o fatti entrare in circolazione annualmente nell'Unione europea non deve superare, a norma dell'articolo 41, i limiti quantitativi annui indicati nella tabella seguente per la categoria in questione:

▼M3

Categoria	Unità
M ₁	1 500
M ₂ , M ₃	0 fino alla data di applicazione degli atti delegati di cui all'articolo 41, paragrafo 5. Per i veicoli totalmente automatizzati prodotti in piccole serie: 1 500 dal 6 dicembre 2022.
N ₁	1 500
N ₂ , N ₃	0 fino alla data di applicazione degli atti delegati di cui all'articolo 41, paragrafo 5. Per i veicoli totalmente automatizzati prodotti in piccole serie: 1 500 dal 6 dicembre 2022.
O ₁ , O ₂	0
O ₃ , O ₄	0

▼B

2. Il numero di unità per tipo di veicolo da immatricolare, mettere a disposizione sul mercato o far entrare in circolazione annualmente in uno Stato membro è determinato da tale Stato membro ma non deve superare, a norma dell'articolo 42, i limiti quantitativi annui indicati nella tabella seguente per la categoria in questione:

Categoria	Unità
M ₁	250
M ₂ , M ₃	250
N ₁	250
N ₂ , N ₃	250
O ₁ , O ₂	500
O ₃ , O ₄	250

B. LIMITI APPLICABILI AI VEICOLI DI FINE SERIE

Il numero massimo di veicoli completi o completati fatti entrare in circolazione in ogni Stato membro secondo la procedura «fine serie» è limitato in base a uno dei seguenti metodi, a scelta dello Stato membro:

1. Il numero massimo di veicoli di uno o più tipi non può, per la categoria M₁, superare il 10 % e, per i veicoli di tutte le altre categorie, il 30 % dei veicoli di tutti i tipi in questione fatti entrare in circolazione nello stesso Stato membro nel corso dell'anno precedente. Se i valori corrispondenti al 10 % o al 30 % sono inferiori a 100 veicoli, lo Stato membro può autorizzare l'entrata in circolazione di un numero massimo di 100 veicoli.

▼B

2. Il numero di veicoli di un dato tipo è limitato a quelli muniti di un certificato di conformità valido, rilasciato alla data di produzione del veicolo o successivamente, che sia rimasto valido per un periodo di almeno 3 mesi dopo la data del rilascio ma abbia perso la validità a seguito dell'entrata in vigore di un atto normativo.



ALLEGATO VI

ELENCO DI PARTI O ACCESSORI CHE POSSONO COMPORTARE UN GRAVE RISCHIO PER IL CORRETTO FUNZIONAMENTO DI SISTEMI ESSENZIALI PER LA SICUREZZA DEL VEICOLO O PER LE SUE PRESTAZIONI AMBIENTALI, DELLE PRESCRIZIONI RELATIVE ALLE PRESTAZIONI DI TALI PARTI E ACCESSORI, DELLE PROCEDURE DI PROVA APPROPRIATE E DELLE DISPOSIZIONI IN MATERIA DI MARCATURA E IMBALLAGGIO

I. Parti o accessori che incidono significativamente sulla sicurezza del veicolo

Voce n.	Descrizione della voce	Prescrizioni relative alle prestazioni	Modalità di prova	Disposizioni in materia di marcatura	Disposizioni in materia di imballaggio
1	[...]				
2					
3					

II. Parti o accessori che incidono significativamente sulla compatibilità ambientale del veicolo

Voce n.	Descrizione della voce	Prescrizioni relative alle prestazioni	Modalità di prova	Disposizioni in materia di marcatura	Disposizioni in materia di imballaggio
1	[...]				
2					
3					



ALLEGATO VII

ATTI NORMATIVI PER I QUALI UN COSTRUTTORE PUÒ ESSERE DESIGNATO COME SERVIZIO TECNICO

1. Oggetto e ambito di applicazione
 - 1.1. Il presente allegato contiene l'elenco degli atti normativi in base ai quali un servizio tecnico interno di un costruttore può essere designato come servizio tecnico conformemente all'articolo 72, paragrafo 1.
 - 1.2. Esso include inoltre le opportune disposizioni relative alla designazione di un servizio tecnico interno di un costruttore come servizio tecnico, da applicarsi nel quadro della procedura di omologazione dei veicoli, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti di cui all'allegato II parte I.
 - 1.3. Il presente allegato non si applica tuttavia ai costruttori che presentano domanda per l'omologazione UE di veicoli prodotti in piccole serie di cui all'articolo 41.
2. Designazione di un servizio tecnico interno di un costruttore come servizio tecnico
 - 2.1. Un servizio tecnico interno di un costruttore designato come servizio tecnico è un costruttore che è stato designato dall'autorità di omologazione come laboratorio di prova per l'esecuzione, in vece dell'autorità, di prove di omologazione.

L'espressione «esecuzione di prove» non si riferisce unicamente alla quantificazione delle prestazioni, ma anche alla registrazione dei risultati delle prove e alla presentazione all'autorità di omologazione di un verbale di prova contenente le conclusioni pertinenti.

Essa riguarda anche la verifica della conformità alle disposizioni che non prevedono necessariamente una misurazione. È questo il caso della valutazione del rispetto da parte del progetto delle prescrizioni previste dalla legislazione pertinente.

3. Elenco degli atti normativi e delle restrizioni

	Oggetto	Riferimento dell'atto normativo
4 A	Spazio per il montaggio e il fissaggio delle targhe d'immatricolazione posteriori	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento (UE) n. 1003/2010
7 A	Segnalatori e segnali acustici	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento UN n. 28
10 A	Compatibilità elettromagnetica	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento UN n. 10
18 A	Targhetta regolamentare del costruttore e VIN	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento (UE) n. 19/2011
20 A	Installazione dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa sui veicoli	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento UN n. 48
27 A	Dispositivo di traino	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento (UE) n. 1005/2010
33 A	Collocazione e identificazione dei comandi manuali, delle spie e degli indicatori	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento UN n. 121

▼ B

	Oggetto	Riferimento dell'atto normativo
34 A	Dispositivi di sbrinamento e disappannamento del parabrezza	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento (UE) n. 672/2010
35 A	Tergicristalli e lavacristalli	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento (UE) n. 1008/2010
36 A	Sistemi di riscaldamento	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento UN n. 122 Eccettuate le disposizioni dell'allegato 8 concernenti i dispositivi di riscaldamento a combustione e i sistemi di riscaldamento dei veicoli alimentati a GPL
37 A	Parafanghi	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento (UE) n. 1009/2010
44 A	Masse e dimensioni	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento (UE) n. 1230/2012
45 A	Materiali per vetrate di sicurezza e loro installazione sui veicoli	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento UN n. 43 Unicamente le disposizioni di cui all'allegato 21
46 A	Montaggio di pneumatici	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento (UE) n. 458/2011
▼ M2		
46 B	Determinazione della resistenza al rotolamento	Allegato X del regolamento (UE) 2017/2400
▼ B		
48 A	Masse e dimensioni	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento (UE) n. 1230/2012
49 A	Veicoli commerciali per quanto riguarda le sporgenze esterne poste anteriormente al pannello posteriore della cabina	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento UN n. 61
50 A	Componenti di attacco meccanico di insiemi di veicoli	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento UN n. 55 Unicamente le disposizioni di cui all'allegato 5 (fino al punto 8 compreso) e all'allegato 7
61	Impianto di condizionamento dell'aria	Direttiva 2006/40/CE

▼B*Appendice*

Designazione di un servizio tecnico interno di un costruttore come servizio tecnico e subappalti

1. Generalità

1.1. La designazione e la notifica di un servizio tecnico interno di un costruttore come servizio tecnico sono effettuate in base a quanto disposto dagli articoli da 68 a 81. Per eventuali subappalti occorre rispettare la presente appendice.

2. Subappalto

2.1. In conformità all'articolo 71, paragrafo 1, un servizio tecnico può designare un subappaltatore per l'esecuzione di prove per suo conto.

2.2. Ai fini della presente appendice, si intende per «subappaltatore» una filiale del servizio tecnico incaricata da quest'ultimo di effettuare le attività di prova all'interno della propria organizzazione o un terzo che ha stipulato un contratto con tale servizio tecnico per eseguire le attività di prova.

2.3. Il ricorso ai servizi di un subappaltatore non dispensa il servizio tecnico dall'obbligo di conformarsi alle disposizioni di cui agli articoli 69, 70, 80 e 81, in particolare quelle relative alle competenze dei servizi tecnici e al rispetto della norma EN ISO/IEC 17025:2005.

2.4. Il punto 2 dell'allegato VII si applica al subappaltatore.

3. Verbale di prova

I verbali di prova vanno redatti in conformità degli atti di esecuzione di cui all'articolo 30, paragrafo 3.



ALLEGATO VIII

**CONDIZIONI PER L'UTILIZZO DEI METODI DI PROVA VIRTUALI
DA PARTE DI UN COSTRUTTORE O UN SERVIZIO TECNICO**

1. Oggetto e ambito di applicazione

Il presente allegato stabilisce le disposizioni relative alle prove virtuali conformemente all'articolo 30, punto 7.

2. Elenco degli atti normativi

	Oggetto	Riferimento dell'atto normativo
3B	Dispositivi posteriori antincuneamento (RUPD) e loro installazione; protezione posteriore antincuneamento (RUP)	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento UN n. 58
6 A	Accesso e manovrabilità del veicolo (predellini, pedane e maniglie)	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento (UE) n. 130/2012
6B	Serrature e componenti di blocco delle porte	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento UN n. 11
8 A	Dispositivi per la visione indiretta e loro installazione	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento UN n. 46
12 A	Finiture interne	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento UN n. 21
16 A	Sporgenze esterne	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento UN n. 26
20 A	Installazione dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa sui veicoli	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento UN n. 48
27 A	Dispositivo di traino	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento (UE) n. 1005/2010
32 A	Campo di visibilità anteriore	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento UN n. 125
35 A	Tergicristalli e lavacrystalli	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento (UE) n. 1008/2010
37 A	Parafanghi	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento (UE) n. 1009/2010
42 A	Protezione laterale dei veicoli adibiti al trasporto di merci	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento UN n. 73
48 A	Masse e dimensioni	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento (UE) n. 1230/2012
49 A	Veicoli commerciali per quanto riguarda le sporgenze esterne poste anteriormente al pannello posteriore della cabina	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento UN n. 61
50 A	Componenti di attacco meccanico di insiemi di veicoli	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento UN n. 55

▼B

	Oggetto	Riferimento dell'atto normativo
50B	Dispositivo di traino chiuso (CCD); installazione di un tipo omologato di CCD	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento UN n. 102
52 A	Veicoli M ₂ e M ₃	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento UN n. 107
52B	Resistenza meccanica della struttura di sostegno dei veicoli di grandi dimensioni adibiti al trasporto di passeggeri	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento UN n. 66
57 A	Dispositivi di protezione antincastro anteriore (FUPD) e loro installazione; protezione antincastro anteriore (FUP)	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento UN n. 93



Appendice 1

Condizioni generali per l'utilizzo dei metodi di prova virtuale

1. Impostazione delle prove virtuali

Lo schema che segue deve essere utilizzato come struttura di base per la descrizione e l'esecuzione delle prove virtuali:

- a) scopo;
- b) modello di struttura;
- c) condizioni limite;
- d) ipotesi di carico;
- e) calcolo;
- f) valutazione;
- g) documentazione.

2. Dati fondamentali del calcolo e della simulazione mediante calcolatore

2.1. Modello matematico

Il modello matematico deve essere fornito dal costruttore. Esso deve rispecchiare la complessità della struttura del veicolo, del sistema, del componente o dell'entità tecnica indipendente da sottoporre a prova in relazione alle prescrizioni previste dal pertinente atto normativo e alle sue condizioni limite.

Le stesse disposizioni si applicano alle prove dei componenti o delle entità tecniche indipendenti a prescindere dal veicolo.

2.2. Processo di convalida del modello matematico

Il modello matematico va convalidato in funzione delle condizioni di prova effettive.

A tal fine occorre effettuare una prova fisica allo scopo di paragonare i risultati con quelli ottenuti con il modello matematico. Si procede quindi alla dimostrazione della comparabilità dei risultati della prova. Il costruttore o il servizio tecnico elabora un rapporto di convalida e lo sottopone all'autorità di omologazione.

Eventuali modifiche apportate al modello matematico o al software suscettibili di invalidare tale rapporto vanno comunicate all'autorità di omologazione, che può richiedere una nuova convalida.

Nell'appendice 3 figura il diagramma del processo di convalida.

2.3. Documentazione

Il costruttore deve mettere a disposizione del servizio tecnico e documentare i dati e gli strumenti ausiliari utilizzati per la simulazione e il calcolo.

3. Strumenti e assistenza

Il costruttore deve fornire al servizio tecnico, a sua richiesta, gli strumenti necessari a effettuare le prove virtuali, incluso il software adeguato, oppure l'accesso a tali strumenti.

Il costruttore deve fornire inoltre un'assistenza appropriata al servizio tecnico.

L'accesso e l'assistenza offerti dal costruttore al servizio tecnico non esimono quest'ultimo dall'ottemperare ai suoi obblighi in materia di competenze del personale, pagamento dei diritti di licenza e rispetto della riservatezza.



Appendice 2

Condizioni particolari per l'utilizzo dei metodi di prova virtuale

1. Elenco degli atti normativi

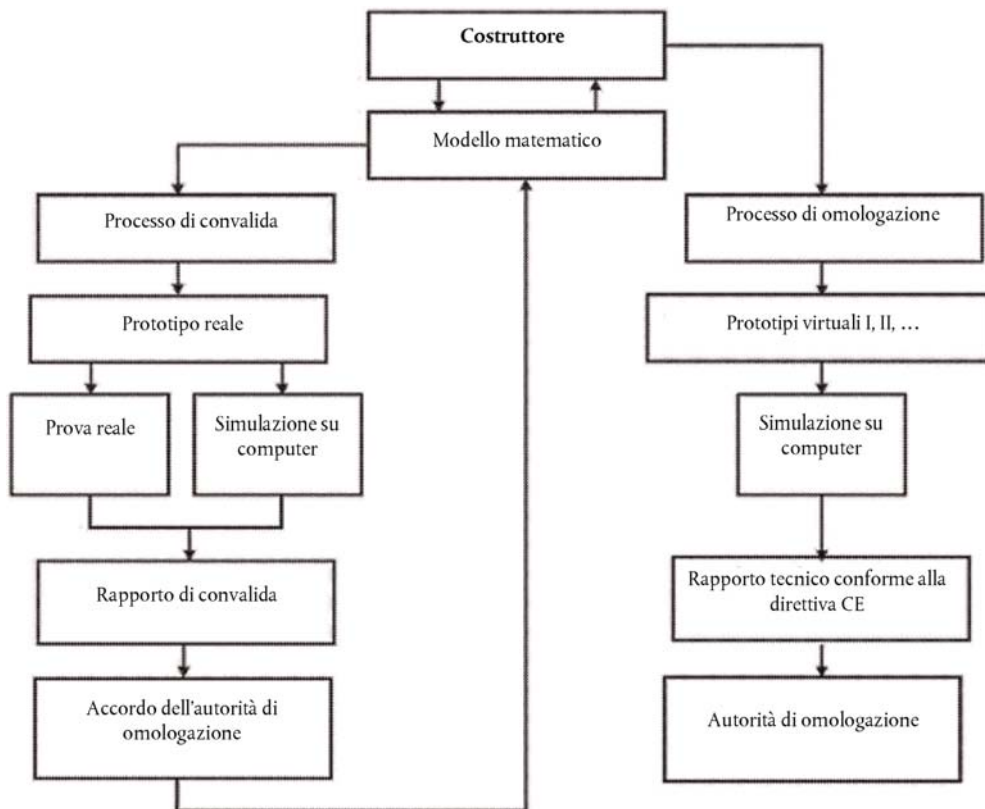
	Riferimento dell'atto normativo	Allegato e punti	Condizioni specifiche
3B	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento UN n. 58	Punti 2.3, 7.3 e 25.6 del regolamento UN n. 58	Dimensioni e resistenza alle forze.
6 A	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento (UE) n. 130/2012	Allegato II, parte 1 e 2, del regolamento (UE) n. 130/2012.	Dimensioni dei predellini, delle pedane e delle maniglie.
6B	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento UN n. 11	Allegato 3 del regolamento UN n. 11. Allegato 4, punto 2.1, del regolamento UN n. 11. Allegato 5 del regolamento UN n. 11.	Prove di resistenza alla trazione e resistenza delle serrature alle accelerazioni.
8 A	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento UN n. 46	Punto 15.2.4 del regolamento UN n. 46.	Campi di visibilità prescritti dei retrovisori.
12 A	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento UN n. 21	a) Punti da 5 a 5.7 del regolamento UN n. 21. b) Punto 2.3 del regolamento UN n. 21.	a) Misurazione di tutti i raggi di curvatura e di tutte le sporgenze, salvo per le prescrizioni per le quali debba essere applicata una forza per verificare la conformità alle disposizioni. b) Determinazione della zona d'urto della testa.
16 A	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento UN n. 26	Punto 5.2.4 del regolamento UN n. 26. Tutte le disposizioni di cui ai punti 5 (Prescrizioni generali) e 6 (Prescrizioni particolari) del regolamento UN n. 26.	Misurazione di tutti i raggi di curvatura e di tutte le sporgenze, salvo per le prescrizioni per le quali debba essere applicata una forza per verificare la conformità alle disposizioni.
20 A	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento UN n. 48	Paragrafo 6 (Specificazioni particolari) e allegati 4, 5 e 6 del regolamento UN n. 48	La prova di guida di cui al punto 6.22.9.2.2. va eseguita su un veicolo reale.
27 A	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento (UE) n. 1005/2010	Allegato II, punto 1.2, del regolamento (UE) n. 1005/2010	Forza statica di trazione e di compressione.
32 A	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento UN n. 125	Punto 5 (Specificazioni) del regolamento UN n. 125.	Ostacoli e campo di visibilità.

▼B

	Riferimento dell'atto normativo	Allegato e punti	Condizioni specifiche
35 A	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento (UE) n. 1008/2010	Allegato III, punti 1.1.2 e 1.1.3, del regolamento (UE) n. 1008/2010.	Misurazione unicamente del raggio d'azione del tergcristallo.
37 A	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento (UE) n. 1009/2010	Allegato II, punto 2, del regolamento (UE) n. 1009/2010	Verifica delle prescrizioni dimensionali.
42 A	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento UN n. 73	Punto 12.10 del regolamento UN n. 73.	Misurazione della resistenza a una forza orizzontale e della deformazione.
48 A	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento (UE) n. 1230/2012	a) Allegato I, parte B, punti 7 e 8, del regolamento (UE) n. 1230/2012. b) Allegato I, parte C, punti 6 e 7, del regolamento (UE) n. 1230/2012.	a) Verifica della conformità alle prescrizioni di manovrabilità, inclusa la manovrabilità dei veicoli muniti di assi sollevabili o caricabili. b) Misurazione del raggio di curvatura posteriore massimo
49 A	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento UN n. 61	Punti 5 e 6 del regolamento UN n. 61.	Misurazione di tutti i raggi di curvatura e di tutte le sporgenze, salvo per le prescrizioni per le quali debba essere applicata una forza per verificare la conformità alle disposizioni.
50 A	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento UN n. 55	a) Allegato 5 «Prescrizioni per i dispositivi di attacco meccanico» del regolamento UN n. 55. b) Allegato 6, punto 1.1, del regolamento UN n. 55. c) Allegato 6, punto 3, del regolamento UN n. 55.	a) Tutte le disposizioni di cui ai punti da 1 a 8 incluso. b) Le prove di resistenza degli attacchi meccanici di progettazione semplice possono essere sostituite da prove virtuali. c) Unicamente i punti 3.6.1. (Prova di resistenza), 3.6.2. (Resistenza alla compressione) e 3.6.3. (Resistenza al momento flettente).
52 A	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento UN n. 107	Allegato 3 del regolamento UN n. 107.	Punto 7.4.5. (Metodo di calcolo).
52B	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento UN n. 66	Allegato 9 del regolamento UN n. 66.	Simulazione al computer di una prova di ribaltamento su veicolo completo come metodo di omologazione equivalente.
57 A	Regolamento (CE) n. 661/2009 Regolamento UN n. 93	Allegato 5, punto 3, del regolamento UN n. 93.	Misurazione della resistenza a una forza orizzontale e della deformazione.

▼B*Appendice 3*

Processo di convalida



*ALLEGATO IX***PROCEDURE DA SEGUIRE PER L'OMOLOGAZIONE IN PIÙ FASI**

1. Obblighi dei costruttori
 - 1.1. Il corretto funzionamento del procedimento di omologazione in più fasi richiede la collaborazione di tutti i costruttori interessati. A tal fine, prima di rilasciare l'omologazione per la prima o le successive fasi, le autorità di omologazione devono accertarsi che i costruttori interessati abbiano concluso opportuni accordi per la fornitura e lo scambio di documenti e informazioni affinché il tipo di veicolo completato possa soddisfare le prescrizioni tecniche di tutti gli atti normativi pertinenti elencati all'allegato II. Tali informazioni devono comprendere i dati di omologazione di tutti i relativi sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti, nonché degli elementi del veicolo facenti parte del veicolo incompleto, ma non ancora omologati.
 - 1.2. Ciascun costruttore coinvolto in un procedimento di omologazione in più fasi è responsabile dell'omologazione e della conformità della produzione di tutti i sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti fabbricati o aggiunti dal costruttore nella fase di fabbricazione precedente. Il costruttore della fase successiva non è responsabile degli elementi omologati in una fase precedente, a meno che il costruttore non li abbia modificati in misura tale da invalidare la precedente omologazione.
2. Obblighi delle autorità di omologazione
 - 2.1. L'autorità di omologazione deve:
 - a) verificare che tutti i certificati di omologazione UE rilasciati in base agli atti normativi applicabili alle omologazioni dei veicoli riguardino il tipo di veicolo nella rispettiva fase di completamento e soddisfino le pertinenti prescrizioni;
 - b) accertare che la documentazione informativa comprenda tutti i dati richiesti, riferiti allo stato di completamento del veicolo;
 - c) accertare, con riferimento alla documentazione, che le specifiche e i dati contenuti nella scheda informativa figurino nei fascicoli di omologazione e nei certificati di omologazione UE delle omologazioni rilasciate in base agli atti normativi pertinenti; nel caso dei veicoli completati, se una voce della documentazione informativa non è compresa nel fascicolo di omologazione relativo a uno degli atti normativi, confermare che l'elemento o la caratteristica in questione è conforme alle indicazioni contenute nella documentazione informativa;
 - d) su un campione selezionato di veicoli appartenenti al tipo da omologare, eseguire o far eseguire controlli degli elementi e dei sistemi per accertare che il veicolo o i veicoli siano fabbricati in base ai dati pertinenti di cui ai fascicoli di omologazione autenticati e rispetto a tutti gli atti normativi pertinenti; e
 - e) eseguire o far eseguire, se del caso, i controlli d'installazione necessari per le entità tecniche indipendenti.

▼B

- 2.2. Il numero dei veicoli da controllare ai fini del punto 2.1, lettera d), deve consentire un controllo corretto delle varie combinazioni da omologare (omologazione UE), in relazione allo stato di completamento del veicolo e conformemente ai seguenti criteri:
- motore;
 - cambio;
 - assi motori (numero, posizione, interconnessione);
 - assi sterzanti (numero e posizione);
 - tipi di carrozzeria;
 - numero di porte;
 - lato di guida;
 - numero di sedili;
 - livello di equipaggiamento.
3. Prescrizioni applicabili
- 3.1. Le omologazioni in più fasi devono essere rilasciate in funzione dello stato di completamento del tipo di veicolo e devono comprendere tutte le omologazioni rilasciate nelle fasi precedenti.
- 3.2. Per l'omologazione globale di un tipo di veicolo, il presente regolamento (in particolare le prescrizioni di cui all'allegato I e gli atti normativi pertinenti elencati all'allegato II) si applica come se l'omologazione fosse rilasciata (o estesa) al costruttore del veicolo di base.
- 3.2.1. Se un tipo di sistema, componente o entità tecnica indipendente non è stato modificato, l'omologazione del sistema, del componente o dell'entità tecnica indipendente rilasciata nel precedente stadio rimane valida fino alla data di scadenza della prima immatricolazione, come specificato nell'atto normativo pertinente.
- 3.2.2. Se un tipo di sistema è stato modificato nella successiva fase di completamento del veicolo nella misura in cui il sistema deve essere di nuovo sottoposto a prova ai fini dell'omologazione, tale ripetizione della prova si limiterà agli elementi del sistema modificati o interessati dalle modifiche.
- 3.2.3. Se un tipo di veicolo o di sistema è stato modificato da un altro costruttore nella successiva fase di completamento del veicolo nella misura in cui, oltre al nome del costruttore, il veicolo o il sistema possono essere ancora considerati dello stesso tipo, la prescrizione che si applica ai tipi esistenti può continuare a essere applicata fino al raggiungimento della data di prima immatricolazione nel pertinente atto normativo.
- 3.2.4. Il cambio di categoria del veicolo determina l'applicazione delle prescrizioni pertinenti alla nuova categoria di veicolo. Si possono accettare i certificati di omologazione UE della precedente categoria se il veicolo soddisfa prescrizioni identiche o più rigorose rispetto a quelle della nuova categoria.
- 3.3. Se l'autorità di omologazione è d'accordo, non occorre estendere o modificare l'omologazione globale di un tipo di veicolo rilasciata al costruttore della fase successiva di completamento del veicolo se l'estensione rilasciata alla fase precedente lascia intatta quella successiva o i dati tecnici del veicolo. Occorre tuttavia copiare nel certificato di conformità della fase successiva del veicolo il numero di omologazione comprendente l'estensione rilasciata nella fase precedente o nelle fasi precedenti del veicolo.

▼B

- 3.4. Se un altro costruttore modifica il vano di carico di un veicolo completo o completato appartenente alla categoria N od O per potervi aggiungere accessori mobili destinati ad accogliere e a fissare il carico (come rivestimenti dello spazio di carico, scaffali e portaoggetti da montare sul tetto), tali elementi si possono considerare parte della massa utile e non è necessario omologarli se soddisfano entrambe le seguenti condizioni:
- a) le modifiche non interessano in alcun modo l'omologazione del veicolo, a parte un aumento della massa effettiva del veicolo;
 - b) gli accessori aggiunti possono essere rimossi senza utensili speciali.

4. Identificazione del veicolo

- 4.1. Il VIN prescritto dal regolamento (UE) n. 19/2011 è mantenuto durante tutte le successive fasi del procedimento di omologazione per garantirne la «tracciabilità».

- 4.2. Nella seconda fase e nelle fasi successive, oltre alle targhette regolamentari di cui al regolamento (UE) n. 19/2011, ogni costruttore deve apporre sul veicolo una targhetta aggiuntiva il cui modello si trova nell'appendice del presente allegato. La targhetta va saldamente fissata in posizione visibile e facilmente accessibile su una parte destinata a non essere sostituita durante l'uso del veicolo e deve riportare in modo chiaro e indelebile le seguenti informazioni, nel seguente ordine:

- nome del costruttore;
- sezioni 1, 3 e 4 del numero di omologazione UE;
- fase di omologazione;
- VIN del veicolo di base;
- massa massima tecnicamente ammissibile a pieno carico del veicolo se, nella fase di omologazione corrente, il suo valore è cambiato;
- massa massima tecnicamente ammissibile a pieno carico della combinazione (se il suo valore è cambiato nella fase di omologazione corrente e se il veicolo può trainare un rimorchio). Si userà il valore «0» se il veicolo non può trainare un rimorchio;
- massa massima tecnicamente ammissibile su ciascun asse, da quello anteriore a quello posteriore, se il suo valore è cambiato nella fase di omologazione corrente;
- in caso di semirimorchio o di rimorchio ad asse centrale, la massa massima tecnicamente ammissibile sul punto di aggancio, se il suo valore è cambiato nella fase di omologazione corrente.

Fatte salve le disposizioni di cui al punto 4.1 e al presente punto, la targhetta aggiuntiva deve soddisfare le prescrizioni di cui all'allegato I e all'allegato II del regolamento (UE) n. 19/2011.

▼ B*Appendice*

Modello della targhetta supplementare del costruttore

L'esempio sotto indicato è dato unicamente a titolo informativo.

NOME DEL COSTRUTTORE (fase 3)

e2*201X/XX*2609

Fase 3

WD9VD58D98D234560

1 500 kg

2 500 kg

1 – 700 kg

2 – 810 kg

*ALLEGATO X***ACCESSO ALLE INFORMAZIONI OBD DEL VEICOLO E ALLE INFORMAZIONI SULLA RIPARAZIONE E LA MANUTENZIONE DEL VEICOLO**

1. Introduzione

Il presente allegato contiene le prescrizioni tecniche relative all'accesso delle informazioni OBD del veicolo e delle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo.
2. Accesso alle informazioni OBD del veicolo e alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo
 - 2.1. A norma dell'articolo 61, un costruttore attua le disposizioni e le procedure necessarie a garantire che le informazioni OBD del veicolo e sulla riparazione e la manutenzione del veicolo siano accessibili su siti web con un formato standard, in modo facile, rapido e non discriminatorio rispetto alle disposizioni impartite o all'accesso consentito ai concessionari/meccanici autorizzati.
 - 2.2. Le autorità di omologazione rilasciano l'omologazione solo dopo aver ricevuto dal costruttore un certificato relativo all'accesso alle informazioni OBD del veicolo e sulla riparazione e la manutenzione del veicolo.
 - 2.3. Il certificato riguardante relativo all'accesso alle informazioni OBD del veicolo e sulla riparazione e la manutenzione del veicolo attesta la conformità all'articolo 64.
 - 2.4. Il certificato riguardante relativo all'accesso alle informazioni OBD del veicolo e sulla riparazione e la manutenzione del veicolo va redatto in base al modello di cui all'appendice 1.
 - 2.5. Nelle informazioni OBD del veicolo e sulla riparazione e la manutenzione del veicolo devono figurare i seguenti dati:
 - 2.5.1. un'identificazione inequivocabile del veicolo, del sistema, del componente o dell'entità tecnica indipendente di cui è responsabile il costruttore;
 - 2.5.2. manuali di servizio, compresi i registri per annotare riparazioni e attività di manutenzione;
 - 2.5.3. manuali tecnici;
 - 2.5.4. informazioni su componenti e diagnosi (come valori di misurazione teorici minimi e massimi);
 - 2.5.5. schemi elettrici;
 - 2.5.6. codici diagnostici di guasto (compresi i codici specifici del costruttore);
 - 2.5.7. numero di identificazione della taratura del software applicabile a un tipo di veicolo;
 - 2.5.8. informazioni su strumenti e accessori brevettati e fornite per mezzo di tali strumenti e accessori brevettati;
 - 2.5.9. informazioni sui registri di dati e dati bidirezionali di monitoraggio e prova;

▼B

- 2.5.10. unità di lavoro o scadenze standard per operazioni di riparazione e manutenzione, se comunicate ai meccanici e ai concessionari autorizzati del costruttore direttamente o tramite terzi;
- 2.5.11. in caso di omologazione in più fasi, le informazioni di cui al punto 3 e tutte le altre informazioni necessarie a soddisfare le prescrizioni di cui all'articolo 61.
- 2.6. Il costruttore mette a disposizione delle parti interessate le seguenti informazioni:
 - 2.6.1. informazioni pertinenti per consentire lo sviluppo di componenti di ricambio fondamentali per il corretto funzionamento del sistema OBD;
 - 2.6.2. informazioni atte a consentire lo sviluppo di strumenti di diagnosi generici.
- 2.7. Ai fini del punto 2.6.1, lo sviluppo di componenti di ricambio non deve essere limitato da nessuno dei seguenti aspetti:
 - 2.7.1. mancanza di informazioni pertinenti;
 - 2.7.2. prescrizioni tecniche relativi alle strategie di indicazione dei malfunzionamenti se si superano i valori limite dell'OBD o se il sistema OBD non può soddisfare le prescrizioni OBD di base relative al monitoraggio del presente regolamento;
 - 2.7.3. modifiche specifiche al trattamento delle informazioni OBD, introdotte per gestire in modo indipendente il funzionamento del veicolo con benzina o gas;
 - 2.7.4. l'omologazione di veicoli alimentati a gas che presentano alcune anomalie di scarsa rilevanza.
- 2.8. Ai fini del punto 2.6.2, quando un costruttore utilizza strumenti di diagnosi e di prova conformi alle norme ISO 22900 – Modular Vehicle Communication Interface (MVCI) – e ISO 22901 – Open Diagnostic Data Exchange (ODX) nella sua rete affiliata –, gli operatori indipendenti devono poter accedere ai file ODX attraverso il sito Internet del costruttore.
- 2.9. Ai fini delle informazioni OBD, della diagnostica, della riparazione e manutenzione dei veicoli, il flusso di dati diretto del veicolo deve essere reso disponibile attraverso la porta seriale sul connettore normalizzato per la trasmissione dati specificato all'allegato 11, appendice 1, punto 6.5.1.4 del regolamento UN n. 83, e all'allegato 9B, punto 4.7.3 del regolamento UN n. 49.

Quando il veicolo è in marcia, i dati devono essere resi disponibili esclusivamente per le funzioni accessibili in modalità di sola lettura.

- 3. Omologazione in più fasi
 - 3.1. In caso di omologazione in più fasi, il costruttore finale è responsabile della fornitura dell'accesso alle informazioni OBD del veicolo e sulla riparazione e la manutenzione del veicolo per quanto riguarda la propria fase o le proprie fasi di fabbricazione e il legame con l'una o più fasi precedenti.
 - 3.2. Il costruttore finale deve inoltre fornire agli operatori indipendenti, attraverso il proprio sito Internet, le seguenti informazioni:

▼B

- 3.2.1. indirizzo Internet del costruttore responsabile o dei costruttori responsabili della fase precedente o delle fasi precedenti;
- 3.2.2. nome e indirizzo di tutti i costruttori responsabili della fase precedente o delle fasi precedenti;
- 3.2.3. numero o numeri di omologazione della fase precedente o delle fasi precedenti;
- 3.2.4. numero del motore.
- 3.3. Ogni costruttore responsabile di una determinata fase o di più fasi dell'omologazione deve garantire, attraverso il suo sito Internet, l'accesso alle informazioni OBD del veicolo e sulla riparazione e la manutenzione del veicolo riguardante la fase o le fasi dell'omologazione di cui è responsabile e il legame con la fase precedente.
- 3.4. Il costruttore responsabile di una determinata fase o di più fasi dell'omologazione deve fornire le seguenti informazioni al costruttore responsabile di una fase successiva:
 - 3.4.1. il certificato di conformità per la fase o le fasi di cui è responsabile;
 - 3.4.2. il certificato relativo all'accesso alle informazioni OBD del veicolo e sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, compresi i suoi allegati;
 - 3.4.3. il numero di omologazione corrispondente alla fase o alle fasi di cui è responsabile;
 - 3.4.4. i documenti di cui ai punti 3.4.1, 3.4.2 e 3.4.3 secondo quanto previsto dall'uno o più costruttori coinvolti nell'una o più fasi precedenti.
- 3.5. Ogni costruttore deve autorizzare il costruttore responsabile di una fase successiva a trasferire i documenti ottenuti ai costruttori responsabili delle fasi successive e di quella finale.
- 3.6. Inoltre, su base contrattuale, il costruttore responsabile di una determinata o di più fasi di omologazione deve:
 - 3.6.1. permettere al costruttore responsabile della fase seguente l'accesso a informazioni OBD del veicolo e sulla riparazione e la manutenzione del veicolo e a informazioni d'interfaccia corrispondenti alla fase o alle fasi in questione di cui è responsabile;
 - 3.6.2. permettere al costruttore responsabile di una fase ulteriore di omologazione, su richiesta di questo, l'accesso alle informazioni OBD e alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo e a informazioni d'interfaccia corrispondenti alla fase o alle fasi in questione di cui è responsabile.
- 3.7. Un costruttore, compreso un costruttore finale, può riscuotere un canone ai sensi dell'articolo 63 solo riguardo alla fase specifica o alle fasi specifiche di cui è responsabile.

Un costruttore, compreso un costruttore finale, non può riscuotere un canone per fornire informazioni relative all'indirizzo del sito Internet o alle informazioni di contatto di altri costruttore.

4. Adattamenti personalizzati
 - 4.1. In deroga al punto 2, se il numero di sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti soggette a uno specifico adattamento personalizzato è inferiore a 250 unità prodotte in tutto il mondo, le informazioni sulla riparazione e la manutenzione dell'adattamento personalizzato devono essere fornite in modo facile, rapido e non discriminatorio rispetto alle disposizioni impartite o all'accesso consentito ai concessionari/meccanici autorizzati.

▼B

Per la manutenzione e la riprogrammazione di centraline elettroniche relative a un adattamento personalizzato, il costruttore mette a disposizione degli operatori indipendenti le proprie attrezzature specializzate e di prova nonché gli strumenti di diagnosi alle stesse condizioni riconosciute alle officine autorizzate.

Gli adattamenti personalizzati devono essere elencati nel sito Internet del costruttore dedicato alle informazioni relative alla riparazione e la manutenzione e indicati all'atto dell'omologazione nel certificato relativo all'accesso alle informazioni OBD del veicolo e sulla riparazione e la manutenzione del veicolo.

- 4.2. I costruttori, tramite vendita o locazione, devono mettere a disposizione degli operatori indipendenti le proprie attrezzature speciali e di prova nonché gli strumenti di diagnosi per effettuare la manutenzione dei sistemi, dei componenti o delle entità tecniche indipendenti oggetto di adattamenti personalizzati.
- 4.3. All'atto dell'omologazione, il costruttore deve indicare nel certificato relativo all'accesso alle informazioni OBD del veicolo e sulla riparazione e la manutenzione del veicolo gli adattamenti personalizzati e tutte le centraline elettroniche a essi correlate per i quali egli deroga all'obbligo di cui al punto 2 di consentire l'accesso alle informazioni OBD del veicolo e sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli in un formato standard.

Tali adattamenti personalizzati e tutte le centraline elettroniche a essi correlate vanno elencati anche nel sito Internet del costruttore dedicato alle informazioni relative alla riparazione e manutenzione.

5. Costruttori di piccole serie
 - 5.1. In deroga al punto 2, i costruttori la cui produzione annua a livello mondiale di un tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente oggetto del presente regolamento è inferiore alle 1 000 unità per i veicoli delle categorie M₁ e N₁ o inferiore alle 250 unità per i veicoli delle categorie M₂, M₃, N₂, N₃ e O devono fornire l'accesso alle informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione in modo facile, rapido e non discriminatorio rispetto alle disposizioni impartite o all'accesso riservato ai concessionari e meccanici autorizzati.
 - 5.2. Il veicolo, il sistema, il componente e l'entità tecnica indipendente di cui al punto 5.1 devono essere elencati nel sito Internet del costruttore dedicato alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione.
 - 5.3. L'autorità di omologazione deve informare la Commissione di ogni omologazione rilasciata ai costruttori di piccole serie.

6. Prescrizioni

- 6.1. Le informazioni del veicolo OBD e le informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo rese disponibili attraverso siti Internet devono rispettare la pertinente norma comune di cui all'articolo 61.

Coloro che chiedono il diritto di duplicare o ripubblicare le informazioni devono avviare trattative dirette con il costruttore interessato. Devono essere disponibili anche materiali di formazione; essi possono però essere presentati attraverso canali diversi dai siti Internet.

▼B

Le informazioni relative a tutte le parti di cui il veicolo — identificato dal VIN e da ogni altro criterio aggiuntivo come interasse, potenza del motore, tipo di rifinitura o di opzioni — è dotato dal costruttore del veicolo e che possono essere sostituite da pezzi di ricambio offerti dal costruttore del veicolo ai suoi concessionari o meccanici autorizzati o a terzi mediante un riferimento a un numero di ricambi originali, devono essere rese disponibili, sotto forma di insiemi di dati leggibili a macchina e trattabili elettronicamente, in una banca dati facilmente accessibile agli operatori indipendenti.

Tale banca dati deve comprendere il VIN, i numeri delle apparecchiature originali, la denominazione delle apparecchiature originali, le indicazioni di validità (inizio e fine di validità), le indicazioni di montaggio e, ove applicabile, le caratteristiche di struttura.

Le informazioni presenti nella banca dati vanno aggiornate regolarmente. Se tali informazioni sono disponibili per i concessionari autorizzati, gli aggiornamenti devono comprendere tutte le modifiche apportate a singoli veicoli dopo la loro produzione.

- 6.2. L'accesso alle funzioni di sicurezza usate dai concessionari e riparatori autorizzati va reso disponibile agli operatori indipendenti con la protezione di una tecnologia di sicurezza nel rispetto delle seguenti prescrizioni:
 - 6.2.1. i dati devono essere scambiati nel rispetto della riservatezza, dell'integrità e della tutela contro la riproduzione;
 - 6.2.2. deve essere usato lo standard [https//ssl-tls](https://ssl-tls) (RFC4346);
 - 6.2.3. si devono utilizzare certificati di sicurezza conformi alla norma internazionale ISO 20828 per la reciproca autenticazione tra operatori indipendenti e costruttori;
 - 6.2.4. la chiave privata dell'operatore indipendente deve essere protetta da un hardware sicuro.
- 6.3. Il Forum sull'accesso alle informazioni relative ai veicoli di cui all'articolo 66 precisa i parametri per soddisfare le prescrizioni di cui al punto 6.2 in base allo stato di avanzamento delle conoscenze. A tal fine, l'operatore indipendente deve essere abilitato e autorizzato in base a documenti comprovanti che egli esercita un'attività commerciale legittima e che non è stato oggetto di alcuna sanzione penale di rilievo.
- 6.4. La riprogrammazione delle centraline va effettuata in conformità della norma internazionale ISO 22900-2, SAE J2534 o TMC RP1210 utilizzando hardware non proprietario.

Per convalidare la compatibilità dell'applicazione specifica del costruttore e delle interfacce di comunicazione dei veicoli (vehicle communication interfaces — VCI) conformi alla norma internazionale ISO 22900-2, SAE J2534 o TMC RP1210B, il costruttore deve offrire una convalida di VCI sviluppata in modo indipendente oppure le informazioni e il prestito di qualsiasi hardware speciale necessari a un costruttore VCI per effettuare la convalida.

Alle spese per tale convalida o informazioni e hardware si applicano le condizioni di cui all'articolo 63, paragrafo 1.

- 6.5. Alla riprogrammazione dei dispositivi di limitazione della velocità e all'apparecchio di controllo non si applicano le prescrizioni di cui al punto 6.4.

▼B

- 6.6. Tutti i DTC riguardanti le emissioni devono essere coerenti con l'allegato XI del regolamento (CE) n. 692/2008 e l'allegato X del regolamento (UE) n. 582/2011.
- 6.7. Per accedere a informazioni OBD del veicolo e a informazioni sulla riparazione e manutenzione del veicolo diverse da quelle riguardanti aree securizzate del veicolo, la registrazione per l'uso del sito Internet del costruttore da parte dell'operatore indipendente impone di fornire solo i dati necessari a confermare le modalità di pagamento delle informazioni. Per informazioni riguardanti aree securizzate del veicolo, l'operatore indipendente deve presentare un certificato ai sensi della norma internazionale ISO 20828 per identificare se stesso e l'organizzazione cui appartiene e il costruttore deve rispondere con il proprio certificato ai sensi della norma internazionale ISO 20828 per confermare all'operatore indipendente che sta accedendo a un sito autorizzato del costruttore. Entrambe le parti devono conservare un registro di tali operazioni con l'indicazione dei veicoli e delle modifiche apportate agli stessi conformemente a questa disposizione.
- 6.8. Nei siti Internet contenenti le informazioni per la riparazione, i costruttori devono indicare il numero di omologazione per ogni modello.
- 6.9. Se le informazioni OBD del veicolo e le informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo disponibili nel sito Internet del costruttore non contengono le informazioni pertinenti specifiche necessarie per progettare e fabbricare correttamente sistemi di trasformazione a carburanti alternativi, i costruttori di sistemi di trasformazione a carburanti alternativi interessati devono poter ottenere le informazioni prescritte sottoponendo una richiesta in tal senso direttamente al costruttore. Il recapito a cui rivolgersi deve essere chiaramente indicato nel sito Internet del costruttore e le informazioni richieste sono fornite entro il termine di 30 giorni. È necessario fornire tali informazioni solo per i sistemi di trasformazione a carburanti alternativi soggetti al regolamento UN n. 115 o i componenti di sistemi di trasformazione a carburanti alternativi che fanno parte di sistemi soggetti al regolamento UN n. 115. È inoltre necessario fornire tali informazioni solo in risposta a una richiesta che specifichi in modo preciso il modello di veicolo per il quale sono richieste le informazioni e che confermi specificatamente che le informazioni sono richieste in vista dello sviluppo di sistemi o componenti di sistemi di trasformazione a carburanti alternativi soggetti al regolamento UN n. 115.
7. Prescrizioni relative all'omologazione
 - 7.1. Per ottenere l'omologazione, il costruttore è tenuto a presentare il certificato compilato, il cui modello figura nell'appendice 1.
 - 7.2. Qualora non disponibili o non conformi alle prescrizioni del presente allegato, le informazioni OBD del veicolo e le informazioni sulla riparazione e manutenzione del veicolo devono essere fornite dal costruttore entro 6 mesi dalla data di omologazione.
 - 7.3. La fornitura delle informazioni entro il termine di cui al punto 7.2 è obbligatoria solo se, dopo l'omologazione, il veicolo viene immesso sul mercato.

Se il veicolo viene immesso sul mercato più di 6 mesi dopo il rilascio dell'omologazione, le informazioni vanno fornite alla data in cui esso viene immesso sul mercato.
 - 7.4. L'autorità di omologazione può presumere che il costruttore abbia applicato disposizioni e procedure adeguate riguardo all'accesso alle informazioni OBD del veicolo e alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo sulla base del certificato relativo all'accesso alle informazioni OBD e sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, debitamente compilato, purché non siano stati presentati reclami e il costruttore abbia fornito il certificato entro il termine di cui al punto 7.2.



Appendice 1

Certificato del costruttore relativo all'accesso alle informazioni OBD del veicolo e alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo

(Costruttore): ...

(Indirizzo del costruttore): ...

certifica

di aver reso accessibili le informazioni OBD del veicolo e le informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo in conformità delle disposizioni:

dell'articolo 61 del regolamento (UE) 2018/858 ⁽¹⁾ del Parlamento europeo e del Consiglio e dell'allegato X di tale regolamento

per quanto riguarda i tipi di veicoli, di sistemi, di componenti o di entità tecniche indipendenti elencati in un allegato accluso al presente certificato.

Vengono applicate le seguenti deroghe: Adattamenti personalizzati (*) — di piccole serie (*) —.

Gli indirizzi dei siti Internet principali attraverso cui è possibile accedere alle informazioni pertinenti, di cui con il presente documento si certifica la conformità alle dette disposizioni, sono elencati nell'allegato accluso al presente certificato, in cui sono indicati anche gli estremi del rappresentante del costruttore che ha firmato il presente certificato.

Se del caso: Il costruttore certifica anche di aver assolto l'obbligo di cui all'articolo 62 del regolamento (UE) 2018/858 di fornire le informazioni pertinenti sulle precedenti omologazioni di questi tipi di veicoli entro 6 mesi dalla data di omologazione.

Fatto a ... [luogo]

Il ... [data]

[firma] [qualifica]

Allegati:

- Allegato A: Indirizzo dei siti Internet;
- Allegato B: Recapiti
- Allegato C: Tipi di veicoli, di sistemi, di componenti o di entità tecniche indipendenti.

Nota esplicativa:

(*) Cancellare quanto non pertinente

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

▼B

ALLEGATO A

**INDIRIZZO DEI SITI INTERNET A CUI FA RIFERIMENTO IL
PRESENTE CERTIFICATO:**

▼B

ALLEGATO B

**RECAPITO DEL RAPPRESENTANTE DEL COSTRUTTORE
MENZIONATO NEL PRESENTE CERTIFICATO:**

▼B

ALLEGATO C

**TIPI DI VEICOLI, DI SISTEMI, DI COMPONENTI O DI ENTITÀ
TECNICHE INDIPENDENTI.**



Appendice 2

Informazioni OBD del veicolo

1. Il costruttore deve fornire le informazioni di cui alla presente appendice per permettere la fabbricazione di ricambi o accessori, strumenti diagnostici e impianti di prova compatibili con l'OBD.
2. Su richiesta, le seguenti informazioni devono essere messe a disposizione, senza discriminazioni, di tutti i costruttori di componenti, strumenti diagnostici o apparecchiature di prova che ne fossero interessati:
 - 2.1. indicazione del tipo e del numero di cicli di preconditionamento utilizzati per l'omologazione iniziale del veicolo;
 - 2.2. descrizione del tipo di ciclo di dimostrazione del sistema OBD utilizzato per l'omologazione iniziale del veicolo riguardo al componente monitorato dal sistema OBD;
 - 2.3. elenco completo dei componenti controllati nel quadro della strategia di individuazione dei guasti e di attivazione della spia di malfunzionamento MI (numero fisso di cicli di guida o metodo statistico), compreso l'elenco degli opportuni parametri secondari misurati per ogni componente controllato dal sistema OBD; elenco di tutti i codici di uscita OBD e dei formati (con una spiegazione per ciascuno) utilizzati per i singoli componenti del gruppo propulsore che incidono sulle emissioni e per i singoli componenti che non incidono sulle emissioni, quando il controllo del componente è utilizzato per determinare l'attivazione della spia MI. In particolare, nel caso di tipi di veicolo che usano un collegamento di comunicazione conforme alla norma ISO 15765-4 «Road vehicles — Diagnostics on Controller Area Network (CAN) - Part 4: Requirements for emissions-related systems»: deve essere fornita un'esauriente spiegazione per i dati relativi al servizio \$ 05 Test ID \$ 21 a FF e per i dati relativi al servizio \$ 06, nonché un'esauriente spiegazione per i dati relativi al servizio \$ 06 Test ID \$ 00 a FF, per ogni ID del sistema di monitoraggio dell'OBD supportato.

Qualora siano utilizzati standard di protocolli di comunicazione diversi, deve essere fornita un'esauriente spiegazione equivalente.

Le informazioni richieste possono essere fornite per mezzo di una tabella, recante le seguenti intestazioni di righe e colonne:

Codice di guasto del componente; Strategia di monitoraggio; Criteri di individuazione dei guasti; Criteri di attivazione della spia MI; Parametri secondari; Prova dimostrativa di preconditionamento;

Sensore di ossigeno del catalizzatore P0420; Segnali 1 e 2; Differenza tra i segnali dei sensori 1 e 2; Regime del motore 3°Ciclo; Carico del motore; Modo A/F; Temperatura del catalizzatore; Due cicli di tipo 1 - tipo 1.

3. Informazioni necessarie per la fabbricazione di strumenti diagnostici

Per favorire la produzione di strumenti di diagnosi generici per le officine di riparazione multimarca, i costruttori di veicoli devono mettere a disposizione le informazioni di cui ai punti 3.1, 3.2 e 3.3 attraverso il proprio sito Internet contenente le informazioni sulla riparazione. Tali informazioni devono comprendere tutte le funzioni degli strumenti di diagnosi e tutti i link alle informazioni sulla riparazione e alle istruzioni per individuare e risolvere problemi (troubleshooting). L'accesso alle informazioni può essere subordinato al pagamento di un importo ragionevole.

▼B

- 3.1. Informazioni relative al protocollo di comunicazione
- Sono richieste le seguenti informazioni, indicizzate in base a marca, modello e variante del veicolo ovvero ad altre definizioni adatte come il numero VIN o altre modalità di identificazione di veicoli e sistemi:
- 3.1.1. qualsiasi sistema aggiuntivo di protocollo dell'informazione, necessario a diagnosi complete oltre agli standard prescritti al punto 4.7.3 dell'allegato 9B del regolamento UN n. 49, e al punto 6.5.1.4 dell'allegato 11 del regolamento UN n. 83, comprendente informazioni su ogni protocollo hardware o software aggiuntivo, identificazione di parametri, funzioni di trasferimento, prescrizioni «di mantenimento» o condizioni di errore;
 - 3.1.2. informazioni su come ottenere e interpretare tutti i codici di guasto non conformi alle norme prescritte al punto 4.7.3 dell'allegato 9B del regolamento UN n. 49 e al punto 6.5.1.4 dell'allegato 11 del regolamento UN n. 83;
 - 3.1.3. elenco di tutti i parametri presenti disponibili, comprese le informazioni relative al calcolo proporzionale e all'accesso;
 - 3.1.4. elenco di tutte le prove funzionali disponibili, tra cui l'attivazione o il comando del dispositivo e i metodi per attuarli;
 - 3.1.5. informazioni su come ottenere tutte le informazioni sulle componenti e sugli stati, le indicazioni temporali, i DTC in sospenso e i dati «freeze frame»;
 - 3.1.6. reimpostazione dei parametri di apprendimento adattativo, codifica delle varianti e impostazione del componente di ricambio, e preferenze del cliente;
 - 3.1.7. identificazione della centralina elettronica (ECU) e codifica delle varianti;
 - 3.1.8. informazioni dettagliate su come reimpostare le luci di servizio;
 - 3.1.9. posizione del connettore diagnostico e informazioni dettagliate sul connettore;
 - 3.1.10. identificazione del codice del motore.
- 3.2. Prove e diagnosi relative ai componenti monitorati dall'OBD
- Sono richieste le informazioni seguenti:
- 3.2.1. descrizione delle prove per confermarne la funzionalità, nel componente o nel cablaggio;
 - 3.2.2. informazioni sul procedimento di prova, compresi parametri di prova e informazioni sul componente;
 - 3.2.3. informazioni dettagliate sul collegamento, compresi gli input e output massimi e i valori relativi alla guida e al carico;
 - 3.2.4. valori attesi in determinate condizioni di guida, tra cui al regime di minimo;
 - 3.2.5. valori elettrici per il componente in condizioni statiche e dinamiche;
 - 3.2.6. valori delle modalità di guasto per ciascuno degli scenari;
 - 3.2.7. sequenze diagnostiche delle modalità di guasto, compresi alberi dei guasti ed eliminazione diagnostica guidata.
- 3.3. Dati necessari per eseguire le riparazioni
- Sono richieste le informazioni seguenti:
- 3.3.1. inizializzazione dell'ECU e del componente (nel caso in cui si montino dei ricambi);
 - 3.3.2. inizializzazione di ECU nuove o eventualmente di ricambio usando tecniche di (ri)programmazione «pass-through».



ALLEGATO XI

TAVOLA DI CONCORDANZA

1. Regolamento (CE) n. 715/2007

Regolamento (CE) n. 715/2007	Presente regolamento
Articolo 1, paragrafo 2	Articolo 86, paragrafo 1, punto 2)
Articolo 3, punti 14) e 15)	Articolo 3, punti 48) e 45)
Articolo 6	Articolo 61
Articolo 7	Articolo 63
Articolo 8	—
Articolo 9	—
Articolo 13, paragrafo 2, lettera e)	Articolo 86, paragrafo 1, punto 5)

2. Regolamento (CE) n. 595/2009

Regolamento (CE) n. 595/2009	Presente regolamento
Articolo 1, secondo comma	Articolo 87, paragrafo 1, punto 2)
Articolo 3, punti 11) e 13)	Articolo 3, punti 48) e 45)
Articolo 6	Articolo 61
Articolo 11, paragrafo 2, lettera e)	Articolo 84, paragrafo 3, lettera a)

3. Direttiva 2007/46/CE

Direttiva 2007/46/CE	Presente regolamento
Articolo 1	Articolo 1, paragrafo 1
—	Articolo 1, paragrafo 2
Articolo 2	Articolo 2
Articolo 3, punto 1)	—
Articolo 3, punto 2)	—
Articolo 3, punto 3)	Articolo 3, punto 1)
Articolo 3, punto 4)	Articolo 3, punto 3)
Articolo 3, punto 5)	Articolo 3, punto 2)
Articolo 3, punto 6)	Articolo 3, punto 6)
Articolo 3, punto 7)	Articolo 3, punto 8)
Articolo 3, punto 8)	Articolo 3, punto 9)
Articolo 3, punto 9)	Articolo 3, punto 10)
Articolo 3, punto 10)	Articolo 3, punto 11)

▼B

Direttiva 2007/46/CE	Presente regolamento
Articolo 3, punto 11)	Articolo 3, punto 16)
Articolo 3, punto 12)	Articolo 3, punto 17)
Articolo 3, punto 13)	Articolo 3, punto 15)
Articolo 3, punto 14)	—
Articolo 3, punto 15)	—
Articolo 3, punto 16)	—
Articolo 3, punto 17)	Articolo 3, punto 32)
Articolo 3, punto 18)	Articolo 3, punto 24)
Articolo 3, punto 19)	Articolo 3, punto 25)
Articolo 3, punto 20)	Articolo 3, punto 26)
Articolo 3, punto 21)	Articolo 3, punto 27)
Articolo 3, punto 22)	Articolo 3, punto 28)
Articolo 3, punto 23)	Articolo 3, punto 18)
Articolo 3, punto 24)	Articolo 3, punto 19)
Articolo 3, punto 25)	Articolo 3, punto 20)
Articolo 3, punto 26)	—
Articolo 3, punto 27)	Articolo 3, punto 40)
Articolo 3, punto 28)	Articolo 3, punto 41)
Articolo 3, punto 29)	Articolo 3, punto 36)
Articolo 3, punto 30)	—
Articolo 3, punto 31)	Articolo 3, punto 38)
Articolo 3, punto 32)	Articolo 3, punto 54)
Articolo 3, punto 33)	Articolo 3, punto 4)
Articolo 3, punto 34)	—
Articolo 3, punto 35)	—
Articolo 3, punto 36)	Articolo 3, punto 5)
Articolo 3, punti da 37) a 40)	—
—	Articolo 3, punto 7)
—	Articolo 3, punti 12), 13) e 14)
—	Articolo 3, punti 21), 22) e 23)
—	Articolo 3, punti 29), 30), 31), 33), 34) e 35)

▼B

Direttiva 2007/46/CE	Presente regolamento
—	Articolo 3, punto 37)
—	Articolo 3, punto 39)
—	Articolo 3, punti da 42) a 53)
—	Articolo 3, punti da 55) a 58)
—	Articolo 5, paragrafi 2 e 3.
—	Articolo 6, paragrafo 1, terzo comma, paragrafi 2 e 3
—	Articolo 7, paragrafi 2, 3 e 4
Articolo 4, paragrafo 1	—
Articolo 4, paragrafo 2	Articolo 7, paragrafo 1
Articolo 4, paragrafo 3, primo comma	Articolo 6, paragrafo 4
Articolo 4, paragrafo 3, secondo comma	Articolo 6, paragrafo 5, primo comma
Articolo 4, paragrafo 4	Articolo 6, paragrafo 1, primo e secondo comma
—	Articolo 6, paragrafo 5, secondo comma, e paragrafi da 6 a 10
—	Articolo 8
—	Articolo 9
—	Articolo 10
—	Articolo 11
—	Articolo 12
Articolo 5, paragrafo 1	Articolo 13, paragrafo 1, e paragrafo 2, primo comma
Articolo 5, paragrafo 2, primo comma	Articolo 13, paragrafo 2, secondo comma
Articolo 5, paragrafo 2, secondo comma	Articolo 13, paragrafo 3
Articolo 5, paragrafo 3	Articolo 13, paragrafo 4, prima frase
—	Articolo 13, paragrafo 4, seconda frase, e paragrafi da 5 a 10
—	Articolo 14
—	Articolo 15
—	Articolo 16
—	Articolo 17
—	Articolo 18

▼B

Direttiva 2007/46/CE	Presente regolamento
—	Articolo 19
—	Articolo 20
—	Articolo 21
Articolo 6, paragrafo 1	Articolo 22, paragrafo 1
—	Articolo 22, paragrafi 2 e 4
Articolo 6, paragrafo 2	Articolo 25, paragrafo 1
Articolo 6, paragrafo 3	—
Articolo 6, paragrafo 4	Articolo 25, paragrafo 2
Articolo 6, paragrafo 5	Articolo 22, paragrafi 5 e 6 e articolo 25, paragrafo 3
Articolo 6, paragrafo 6, e articolo 7, paragrafo 1	Articolo 23
Articolo 6, paragrafo 7 e articolo 7, paragrafo 3	Articolo 25, paragrafo 4
Articolo 6, paragrafo 8 e articolo 7, paragrafo 4	Articolo 30, paragrafo 4
Articolo 7, paragrafo 2	Articolo 24
Articolo 8, paragrafi 1 e 2	Articolo 26, paragrafi 1 e 3
—	Articolo 26, paragrafi 2 e 4
Articolo 8, paragrafo 3	Articolo 26, paragrafo 5
Articolo 8, paragrafo 4	Articolo 28, paragrafo 2
Articolo 8, paragrafi da 5 a 8	Articolo 27, paragrafi 1 e 2
—	Articolo 27, paragrafo 3
Articolo 9, paragrafo 1	Articolo 5, paragrafo 1
Articolo 9, paragrafo 2	Articolo 22, paragrafo 3
—	Articolo 28, paragrafi 1 e 3
Articolo 9, paragrafo 3	Articolo 28, paragrafo 4
Articolo 9, paragrafo 4	Articolo 28, paragrafo 5
Articolo 9, paragrafo 5	—
Articolo 9, paragrafi 6 e 7	Articolo 28, paragrafi 6 e 7
Articolo 10, paragrafi 1 e 2	Articolo 29, paragrafo 1
Articolo 10, paragrafo 3	Articolo 29, paragrafo 2
Articolo 10, paragrafo 4	Articolo 29, paragrafo 3

▼B

Direttiva 2007/46/CE	Presente regolamento
Articolo 11	Articolo 30, paragrafi 1, 2 e da 5 a 8
Articolo 12, paragrafo 1	Articolo 31, paragrafo 1
—	Articolo 31, paragrafo 2
Articolo 12, paragrafo 2, primo comma	Articolo 31, paragrafo 3
Articolo 12, paragrafo 2, secondo comma	Articolo 31, paragrafo 4
—	Articolo 31, paragrafi 5, 6 e 8
Articolo 12, paragrafo 3	Articolo 31, paragrafo 7
—	Articolo 32
Articolo 13, paragrafo 1	Articolo 33, paragrafo 1
Articolo 13, paragrafo 2	Articolo 33, paragrafo 2
Articolo 13, paragrafo 3	Articolo 33, paragrafi 3 e 4
—	Articolo 33, paragrafo 5
Articolo 14, paragrafo 1 e articolo 15, paragrafo 1	Articolo 34, paragrafo 1
Articolo 14, paragrafo 2 e articolo 15, paragrafo 2	Articolo 34, paragrafo 2
Articolo 14, paragrafo 3 e articolo 15, paragrafo 3	Articolo 34, paragrafo 3
Articolo 14, paragrafo 4	Articolo 34, paragrafo 4
Articolo 16, paragrafi 1 e 2	Articolo 27, paragrafo 1
Articolo 16, paragrafo 3	Articolo 27, paragrafo 2
Articolo 17, paragrafi da 1 a 4	Articolo 35, paragrafi da 2 a 5
Articolo 18, paragrafi 1 e 3	Articolo 36, paragrafi 1 e 4
—	Articolo 36, paragrafo 2
Articolo 18, paragrafo 2	Articolo 36, paragrafo 5
—	Articolo 36, paragrafi 6 e 7
Articolo 18, paragrafo 4	Articolo 36, paragrafi 8 e 9
Articolo 18, paragrafi 5 e 6	Articolo 36, paragrafo 4
Articolo 18, paragrafo 7	Articolo 37, paragrafo 2
Articolo 18, paragrafo 8	Articolo 36, paragrafo 3
—	Articolo 37, paragrafi 1 e da 3 a 9
—	Articolo 38, paragrafo 1

▼B

Direttiva 2007/46/CE	Presente regolamento
Articolo 19, paragrafi 1 e 2	Articolo 38, paragrafo 2
Articolo 19, paragrafo 3	Articolo 38, paragrafo 3
Articolo 20, paragrafo 1	Articolo 39, paragrafo 1
Articolo 20, paragrafo 2, frase introduttiva	Articolo 39, paragrafo 4
Articolo 20, paragrafo 2, lettere da a) a c)	Articolo 39, paragrafo 2
Articolo 20, paragrafo 3	Articolo 39, paragrafo 5
Articolo 20, paragrafo 4, primo comma	Articolo 39, paragrafo 3
Articolo 20, paragrafo 4, secondo comma	Articolo 39, paragrafo 6
Articolo 20, paragrafo 4, terzo comma	Articolo 39, paragrafo 7
Articolo 20, paragrafo 5	—
Articolo 21	Articolo 40
Articolo 22	Articolo 41
Articolo 23, paragrafo 1	Articolo 42, paragrafo 1
Articolo 23, paragrafi 2 e 3	Articolo 42, paragrafo 2
Articolo 23, paragrafo 4	Articolo 42, paragrafo 3
Articolo 23, paragrafo 5	Articolo 42, paragrafo 4
—	Articolo 42, paragrafo 5
Articolo 23, paragrafo 6, primo comma	Articolo 43, paragrafi 1 e 2
Articolo 23, paragrafo 6, secondo comma	Articolo 43, paragrafo 3
Articolo 23, paragrafo 6, terzo comma	Articolo 43, paragrafo 4
Articolo 23, paragrafo 7	Articolo 43, paragrafo 5
—	Articolo 44
Articolo 24	Articoli 45 e 46
Articolo 25	Articolo 47
Articolo 26, paragrafo 1	Articolo 48, paragrafo 1
Articolo 26, paragrafo 2	—
Articolo 26, paragrafo 3	Articolo 48, paragrafo 2
Articolo 27	Articolo 49

▼B

Direttiva 2007/46/CE	Presente regolamento
Articolo 28	Articolo 50
—	Articolo 51
Articolo 29, paragrafo 1, primo comma	Articolo 52, paragrafi 1 e 3
—	Articolo 52, paragrafo 2
—	Articolo 52, paragrafo 4
Articolo 29, paragrafo 1, secondo comma	Articolo 53, paragrafi 1 e 2
—	Articolo 53, paragrafi da 3 a 4
Articolo 29, paragrafo 2	Articolo 53, paragrafo 5, primo comma
—	Articolo 53, paragrafo 5, secondo comma, paragrafi 6 e 8
Articolo 29, paragrafo 3	Articolo 53, paragrafo 7
Articolo 29, paragrafo 4	—
Articolo 30, paragrafo 1	Articolo 53, paragrafo 1
Articolo 30, paragrafo 2, primo comma	Articolo 53, paragrafo 2
Articolo 30, paragrafo 2, secondo comma	—
Articolo 30, paragrafo 3	Articolo 54, paragrafo 1
Articolo 30, paragrafo 4	Articolo 54, paragrafi 2, 3 e 4, primo comma
Articolo 30, paragrafo 5	Articolo 54, paragrafo 4, secondo comma
Articolo 30, paragrafo 6	Articolo 54, paragrafo 5
Articolo 31, paragrafi da 1 a 4	Articolo 55
Articolo 31, paragrafo 5, primo comma	Articolo 56, paragrafo 1
Articolo 31, paragrafo 5, secondo e terzo comma	Articolo 56, paragrafo 2
Articolo 31, paragrafi 6 e 7	—
Articolo 31, paragrafo 8	Articolo 56, paragrafo 3
Articolo 31, paragrafo 9	Articolo 56, paragrafo 4
—	Articolo 56, paragrafo 5

▼B

Direttiva 2007/46/CE	Presente regolamento
Articolo 31, paragrafo 10	Articolo 56, paragrafo 6
Articolo 31, paragrafo 11	—
Articolo 31, paragrafo 12, primo comma	Articolo 56, paragrafo 7
Articolo 31, paragrafo 12, secondo comma	—
Articolo 31, paragrafo 13	—
Articolo 32	Articolo 53
Articolo 33	—
Articolo 34, paragrafo 1	Articolo 57, paragrafo 1
Articolo 34, paragrafo 2	Articolo 57, paragrafo 2
Articolo 34, paragrafi 3 e 4	—
Articolo 35	Articolo 58
Articolo 36	—
Articolo 37	Articolo 59
Articolo 38	Articolo 60
—	Articolo 62
—	Articolo 64
—	Articolo 65
—	Articolo 66
—	Articolo 67
Articolo 39	Articolo 82
Articolo 40	Articolo 83
Articolo 41, paragrafi 1 e 3	Articolo 68, paragrafo 1
Articolo 41, paragrafo 2	Articolo 80, paragrafo 1
Articolo 41, paragrafo 4	Articolo 70
Articolo 41, paragrafo 5	Articolo 68, paragrafo 2
—	Articolo 69, paragrafi 3 e 4
Articolo 41, paragrafo 6	Articolo 72, paragrafo 1
Articolo 41, paragrafo 7	Articolo 72, paragrafi 2 e 3
Articolo 41, paragrafo 8	Articolo 68, paragrafo 5
—	Articolo 69

▼B

Direttiva 2007/46/CE	Presente regolamento
—	Articolo 71
Articolo 42	Articolo 73
Articolo 43, paragrafo 1	Articolo 74, paragrafo 1
Articolo 43, paragrafo 2	Articolo 74, paragrafo 2
Articolo 43, paragrafo 4	Articolo 75
Articolo 43, paragrafo 5	Articolo 74, paragrafo 3
—	Articolo 76
—	Articolo 77
—	Articolo 78
—	Articolo 79
—	Articolo 80, paragrafi 2 e 3
—	Articolo 81
Articolo 44	Articolo 89
Articolo 45	Articolo 91
Articolo 46	Articolo 84
—	Articolo 85
Articolo 47	Articolo 90
Articolo 48	—
Articolo 49	Articolo 88
—	Articolo 86
—	Articolo 87
Articolo 50	Articolo 91
Articolo 51	—
Allegati I e III	Articolo 24, paragrafo 4
Allegato II, parte A, punti da 1 a 1.3.4.	Articolo 4
Allegato II, parte A, punti da 2 a 6.2, parte B, parte C, Appendici 1 e 2	Allegato I
Allegato IV	Allegato II, parti I e II
Allegato V, Appendici 1 e 2	Allegato III
Allegato V, Appendice 3	Articolo 30, paragrafo 3
Allegati VI, VII e VIII	Articolo 28, paragrafo 3

▼B

Direttiva 2007/46/CE	Presente regolamento
Allegato IX	Articolo 36, paragrafo 3
Allegato X	Allegato IV
Allegato XI	Allegato IV, parte III
Allegato XII	Allegato V
Allegato XIII	Allegato VI
Allegato XIV	—
Allegato XV	Allegato VII
Allegato XVI	Allegato VIII
Allegato XVII	Allegato IX
—	Allegato X
Allegato XIX	—
Allegato XX	—
Allegato XXI	Allegato XI