

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Il mercato interno è costituito da uno spazio senza frontiere interne in cui deve essere garantita la libera circolazione di merci, persone, servizi e capitali. A tal fine la direttiva 2002/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁾, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote, ha istituito un sistema completo di omologazione CE per tali veicoli. È opportuno che gli stessi principi siano applicati nel quadro del presente regolamento e degli atti delegati e di attuazione adottati a norma dello stesso.
- (2) Il mercato interno dovrebbe essere basato su norme trasparenti, semplici e coerenti, atte a garantire certezza del diritto e chiarezza da cui sia le aziende sia i consumatori possano trarre vantaggio.
- (3) Allo scopo di semplificare e accelerare l'approvazione della legislazione sull'omologazione, nella legislazione sull'omologazione UE dei veicoli è stato introdotto un nuovo approccio normativo che consente al legislatore di stabilire nella procedura legislativa ordinaria solo le norme e i principi fondamentali e di delegare alla Commissione la fissazione dei dettagli tecnici. Per quanto riguarda le prescrizioni essenziali, il presente regolamento dovrebbe quindi stabilire solo le disposizioni fondamentali per la sicurezza funzionale e la compatibilità ambientale, conferendo alla Commissione il potere di fissare specifiche tecniche.

(4) Il presente regolamento dovrebbe far salve le misure a livello nazionale o dell'Unione riguardanti l'uso su strada dei veicoli di categoria L, come le prescrizioni specifiche per la patente di guida, i limiti posti alla velocità massima o le misure concernenti l'accesso a determinate strade.

(5) Occorre migliorare la vigilanza del mercato nel settore automobilistico, in particolare per quanto riguarda i veicoli della categoria L, rafforzando le disposizioni normative sulla conformità della produzione e specificando gli obblighi degli operatori economici nella catena di fornitura. In particolare, dovrebbero essere chiariti il ruolo e le responsabilità delle autorità degli Stati membri competenti per l'omologazione e la vigilanza del mercato e rafforzate le prescrizioni relative alla competenza, agli obblighi e alle prestazioni dei servizi tecnici che eseguono prove per l'omologazione dei veicoli. L'aderenza alle prescrizioni relative all'omologazione e alla conformità della produzione previste dalla normativa applicabile al settore automobilistico dovrebbe rimanere la responsabilità principale delle autorità di omologazione, mentre la vigilanza del mercato può essere una competenza condivisa tra diverse autorità nazionali. È opportuno attuare un coordinamento e un monitoraggio efficaci a livello dell'Unione e nazionale per garantire che le autorità di omologazione e di vigilanza del mercato applichino efficacemente le nuove misure.

(6) Gli obblighi delle autorità nazionali stabiliti dalle disposizioni sulla vigilanza del mercato di cui al presente regolamento sono più specifici delle corrispondenti disposizioni del regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, che pone norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti ⁽⁴⁾.

(7) Il presente regolamento dovrebbe contemplare prescrizioni fondamentali per la tutela dell'ambiente e la sicurezza funzionale dei veicoli. I principali elementi delle pertinenti prescrizioni del presente regolamento si basano sui risultati della valutazione dell'impatto del 4 ottobre 2010 effettuata dalla Commissione, che analizza le diverse opzioni possibili elencando i possibili vantaggi e svantaggi in termini economici, ambientali, sociali e di sicurezza. Sia gli aspetti qualitativi che quantitativi sono stati inclusi nell'analisi. In seguito al confronto delle diverse opzioni, sono state individuate e scelte le opzioni preferite per formare la base del presente regolamento.

⁽¹⁾ GU C 84 del 17.3.2011, pag. 30.

⁽²⁾ Posizione del Parlamento europeo del 20 novembre 2012 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio dell'11 dicembre 2012.

⁽³⁾ GU L 124 del 9.5.2002, pag. 1.

⁽⁴⁾ GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30.

- (8) Il presente regolamento mira a stabilire norme armonizzate per l'omologazione dei veicoli della categoria L al fine di garantire il funzionamento del mercato interno. I veicoli della categoria L sono veicoli a due, tre o quattro ruote come i ciclomotori e i motocicli a due ruote, i tricicli e i quadricicli. Inoltre, il presente regolamento è volto a semplificare l'attuale quadro normativo, ridurre le emissioni dei veicoli di categoria L in modo da rendere più proporzionata la loro quota rispetto alle emissioni totali dovute ai trasporti su strada, aumentare il livello generale di sicurezza, tenere il passo con il progresso tecnico e rafforzare le norme sulla vigilanza del mercato.
- (9) Per garantire elevati livelli di sicurezza funzionale, di sicurezza sul lavoro e di tutela dell'ambiente, è opportuno armonizzare le prescrizioni tecniche e le norme ambientali applicabili all'omologazione di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti.
- (10) Gli obiettivi del presente regolamento non dovrebbero influenzati dal montaggio di sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti successivamente all'immissione sul mercato, all'immatricolazione o all'entrata in circolazione dei veicoli. Quindi occorre adottare misure adeguate affinché i sistemi, i componenti o le entità tecniche individuali che possono essere montati sui veicoli e che potrebbero pregiudicare considerevolmente il funzionamento di sistemi essenziali per la sicurezza funzionale o la protezione ambientale, siano oggetto di controlli preventivi da parte di un'autorità di omologazione prima di essere immessi sul mercato, immatricolati o fatti entrare in circolazione.
- (11) La direttiva 95/1/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 2 febbraio 1995, relativa alla velocità massima per costruzione nonché alla coppia massima e alla potenza massima netta dei motori dei veicoli a due o tre ruote⁽¹⁾, ha conferito agli Stati membri l'opzione di rifiutare l'immatricolazione iniziale o successiva nel loro territorio di veicoli con una potenza massima netta superiore a 74 kW. Numerosi studi scientifici non sono tuttavia riusciti a confermare la presunta correlazione tra sicurezza e limitazione della potenza assoluta. Per tale motivo, e per rimuovere le barriere interne al commercio nel mercato dell'Unione, è opportuno sopprimere tale opzione. Altre misure di sicurezza più efficaci dovrebbero essere introdotte per contribuire a ridurre il numero elevato di morti e feriti tra i conducenti di veicoli a motore a due ruote negli incidenti stradali nell'Unione.
- (12) Il presente regolamento stabilisce prescrizioni in materia ambientale in due fasi, prevedendo per la seconda fase (Euro 5) l'obbligatorietà per i nuovi tipi di veicoli a decorrere dal 1° gennaio 2020, al fine di dare prevedibilità nella pianificazione a lungo termine per i costruttori di veicoli e l'industria della distribuzione. Sulla base dei dati che si renderanno disponibili in futuro, lo studio di impatto ambientale previsto dal presente regolamento dovrebbe fornire ulteriore supporto grazie all'analisi della modellazione, della fattibilità tecnica e del rapporto costi-efficacia, sulla base dei dati più recenti. Inoltre, lo studio dovrebbe valutare anche la fattibilità e il rapporto costi-efficacia delle prescrizioni relative alle prove di conformità in servizio, delle prescrizioni sulle emissioni fuori ciclo e di un valore limite per le concentrazioni numeriche di particolato per determinate (sotto)categorie. Sulla base dei risultati dello studio, la Commissione dovrebbe valutare l'opportunità di presentare una proposta che introduca tali nuovi elementi nella futura legislazione in materia di omologazione che si applicherà dopo le fasi previste nel presente regolamento.
- (13) Il sistema di omologazione UE mira a consentire a ciascuno Stato membro di confermare che ogni tipo di veicolo ha superato i controlli previsti dal presente regolamento e dagli atti delegati e di esecuzione adottati a norma dello stesso, e che il costruttore ha ottenuto un certificato di omologazione. Inoltre obbliga i costruttori a rilasciare un certificato di conformità per ciascun veicolo prodotto a norma dell'omologazione. Quando un veicolo è accompagnato da detto certificato, esso dovrebbe poter essere messo a disposizione sul mercato e immatricolato per essere utilizzato in tutta l'Unione.
- (14) Per garantire che la procedura di controllo della conformità della produzione, che costituisce uno dei fondamenti del sistema di omologazione UE, sia correttamente applicata e funzioni adeguatamente, i costruttori dovrebbero essere sottoposti a regolari verifiche da parte di un'autorità competente o di un servizio tecnico designato a tal fine, in possesso delle qualifiche necessarie.
- (15) Il presente regolamento costituisce un insieme di prescrizioni specifiche per la sicurezza e per l'ambiente. È pertanto importante stabilire le disposizioni per garantire che, nei casi in cui un veicolo presenti un rischio grave per gli utenti o per l'ambiente, il costruttore o qualsiasi altro operatore economico nella catena di fornitura prenda misure di tutela efficaci, incluso il richiamo dei veicoli, ai sensi dell'articolo 20 del regolamento (CE) n. 765/2008. Le autorità di omologazione dovrebbero pertanto essere in grado di valutare se tali misure siano sufficienti.
- (16) In un ristretto numero di casi è opportuno ammettere l'omologazione nazionale di piccole serie. Per evitare abusi, qualsiasi procedura semplificata per i veicoli in piccole serie dovrebbe essere applicata solo nei casi in cui la produzione è molto limitata. È perciò necessario definire con precisione il concetto di piccola serie in termini di numero di veicoli prodotti.

(¹) GU L 52 dell'8.3.1995, pag. 1.

- (17) L'Unione è parte contraente dell'accordo della commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite relativo all'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili ai veicoli a motore, agli accessori ed alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore ed alle condizioni del riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali prescrizioni («accordo del 1958 riveduto») ⁽¹⁾. Al fine di semplificare la legislazione sull'omologazione conformemente alle raccomandazioni della relazione pubblicata dalla Commissione nel 2006, dal titolo «CARS 21: un quadro normativo competitivo nel settore automobilistico per il XXI secolo», è opportuno abrogare tutte le direttive particolari senza ridurre il livello di tutela. Le prescrizioni stabilite in tali direttive dovrebbero essere riprese nel presente regolamento o negli atti delegati adottati a norma dello stesso e sostituite, all'occorrenza, con riferimenti ai corrispondenti regolamenti della commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) per i quali l'Unione ha votato a favore o a cui ha aderito e che sono allegati all'accordo del 1958 riveduto. Per ridurre gli oneri amministrativi legati alla procedura di omologazione è opportuno consentire ai costruttori di veicoli di ottenere l'omologazione a norma del presente regolamento, se del caso, direttamente mediante l'omologazione ai sensi dei pertinenti regolamenti UNECE indicati negli allegati del presente regolamento o negli atti delegati adottati a norma dello stesso.
- (18) Di conseguenza, è opportuno incorporare i regolamenti UNECE e le relative modifiche sui quali l'Unione ha votato a favore in applicazione della decisione 97/836/CE nella legislazione in materia di omologazione UE. Di conseguenza, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare i necessari adattamenti degli allegati del presente regolamento o degli atti delegati adottati a norma dello stesso.
- (19) Per migliorare il funzionamento del mercato interno, in particolare per quanto riguarda la libera circolazione delle merci, la libertà di stabilimento e la libera prestazione di servizi, sono necessari un accesso illimitato alle informazioni sulla riparazione dei veicoli, attraverso una funzione di ricerca standardizzata che consenta di reperire le informazioni tecniche, e una concorrenza efficace sul mercato dei servizi d'informazione relativa alla riparazione e alla manutenzione dei veicoli. Gran parte di tali informazioni si riferisce ai sistemi diagnostici di bordo e alla loro interazione con altri sistemi del veicolo. È opportuno stabilire sia le specifiche tecniche cui i costruttori dovrebbero conformarsi nei propri siti web sia le misure ad hoc volte a garantire un accesso ragionevole per le piccole e medie imprese.
- (20) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione ⁽²⁾.
- (21) Al fine di integrare il presente regolamento con ulteriori dettagli tecnici, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo alle prescrizioni relative alla compatibilità ambientale e alle prestazioni di propulsione, alla sicurezza funzionale e alla fabbricazione del veicolo. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (22) È opportuno che gli Stati membri stabiliscano le sanzioni da applicare in caso di violazione del presente regolamento e degli atti delegati o di esecuzione adottati a norma dello stesso, garantendone l'applicazione. Tali sanzioni dovrebbero essere efficaci, proporzionate e dissuasive.
- (23) Per poter essere in grado di valutare e decidere se estendere il montaggio obbligatorio di determinati sistemi di frenatura avanzati ad altre categorie di motocicli, la Commissione dovrebbe riferire al Parlamento europeo e al Consiglio sulla base, tra l'altro, dei dati sugli incidenti stradali forniti dagli Stati membri.
- (24) Anche se nessuna disposizione del presente regolamento impedisce agli Stati membri di continuare ad applicare i rispettivi singoli sistemi di omologazione, la Commissione dovrebbe riferire al Parlamento europeo e al Consiglio in merito al funzionamento di tali sistemi nazionali, sulla base delle informazioni fornite dagli Stati membri, al fine di riesaminare l'opportunità di presentare una proposta legislativa concernente l'armonizzazione dei singoli sistemi di omologazione a livello dell'Unione.
- (25) Nel quadro della revisione della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli ⁽³⁾, la linea di demarcazione fra il presente regolamento e la direttiva 2007/46/CE dovrebbe essere considerata alla luce dell'esperienza acquisita dagli Stati membri con l'applicazione del presente regolamento, in particolare per garantire un'equa concorrenza fra categorie di veicoli.

⁽¹⁾ Decisione 97/836/CE del Consiglio (GU L 346 del 17.12.1997, pag. 78).

⁽²⁾ GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

⁽³⁾ GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

- (26) A fini di chiarezza, prevedibilità, razionalità e semplificazione, nonché per ridurre gli oneri a carico dei costruttori di veicoli, è opportuno che il presente regolamento preveda solo un numero limitato di fasi di applicazione per l'introduzione di nuovi livelli di emissione e nuove prescrizioni di sicurezza. È opportuno che l'industria disponga di tempo sufficiente per adeguarsi alle nuove disposizioni stabilite dal presente regolamento e alle specifiche tecniche e disposizioni amministrative degli atti delegati e di esecuzione adottati a norma dello stesso. Una definizione tempestiva delle prescrizioni è essenziale per garantire ai costruttori un periodo di tempo sufficiente affinché possano sviluppare, testare e attuare soluzioni tecniche sui veicoli prodotti in serie e per garantire che i costruttori e le autorità di omologazione degli Stati membri possano istituire i necessari sistemi amministrativi.
- (27) La direttiva 2002/24/CE e le direttive particolari di cui a detta direttiva hanno subito diverse e sostanziali modificazioni. È opportuno, per motivi di chiarezza, razionalità e semplificazione, abrogare la direttiva 2002/24/CE e le direttive particolari di cui a detta direttiva e sostituirle con un unico regolamento e un numero limitato di atti delegati e di esecuzione. L'adozione di un regolamento garantisce che le sue disposizioni siano direttamente applicabili e che possano essere aggiornate in modo più rapido ed efficiente, per tener meglio conto del progresso tecnico.
- (28) È opportuno abrogare le seguenti direttive:
- direttiva 2002/24/CE,
 - direttiva 93/14/CEE del Consiglio, del 5 aprile 1993, concernente la frenatura dei veicoli a motore a due o a tre ruote ⁽¹⁾,
 - direttiva 93/30/CEE del Consiglio, del 14 giugno 1993, relativa al segnalatore acustico dei veicoli a motore a due o tre ruote ⁽²⁾,
 - direttiva 93/33/CEE del Consiglio, del 14 giugno 1993, relativa ai dispositivi di protezione contro un impiego non autorizzato dei veicoli a motore a due o tre ruote ⁽³⁾,
 - direttiva 93/93/CEE del Consiglio, del 29 ottobre 1993, concernente le masse e le dimensioni dei veicoli a motore a due o tre ruote ⁽⁴⁾,
 - direttiva 95/1/CE,
 - direttiva 97/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1997, relativa a taluni elementi o caratteristiche dei veicoli a motore a due o a tre ruote ⁽⁵⁾,
 - direttiva 2000/7/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 marzo 2000, relativa al tachimetro per i veicoli a motore a due o a tre ruote ⁽⁶⁾,
 - direttiva 2002/51/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002, sulla riduzione del livello delle emissioni inquinanti dei veicoli a motore a due o a tre ruote ⁽⁷⁾,
 - direttiva 2009/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, relativa all'alloggiamento per il montaggio della targa posteriore d'immatricolazione dei veicoli a motore a due o tre ruote ⁽⁸⁾,
 - direttiva 2009/67/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, relativa all'installazione dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa sui veicoli a motore a due o a tre ruote ⁽⁹⁾,
 - direttiva 2009/78/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, relativa ai cavalletti dei veicoli a motore a due ruote ⁽¹⁰⁾,
 - direttiva 2009/79/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, relativa al dispositivo di ritenuta per passeggeri dei veicoli a motore a due ruote ⁽¹¹⁾,
 - direttiva 2009/80/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, relativa all'identificazione di comandi, spie e indicatori dei veicoli a motore a due o tre ruote ⁽¹²⁾,
 - direttiva 2009/139/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2009, relativa alle iscrizioni regolamentari dei veicoli a motore a due o tre ruote ⁽¹³⁾.
- (29) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire l'adozione di regole armonizzate relative alle prescrizioni amministrative e tecniche per l'omologazione dei veicoli di categoria L e alla vigilanza del mercato di tali veicoli, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a motivo della loro portata e dei loro effetti, essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

⁽¹⁾ GU L 121 del 15.5.1993, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 188 del 29.7.1993, pag. 11.

⁽³⁾ GU L 188 del 29.7.1993, pag. 32.

⁽⁴⁾ GU L 311 del 14.12.1993, pag. 76.

⁽⁵⁾ GU L 226 del 18.8.1997, pag. 1.

⁽⁶⁾ GU L 106 del 3.5.2000, pag. 1.

⁽⁷⁾ GU L 252 del 20.9.2002, pag. 20.

⁽⁸⁾ GU L 198 del 30.7.2009, pag. 20.

⁽⁹⁾ GU L 222 del 25.8.2009, pag. 1.

⁽¹⁰⁾ GU L 231 del 3.9.2009, pag. 8.

⁽¹¹⁾ GU L 201 dell'1.8.2009, pag. 29.

⁽¹²⁾ GU L 202 del 4.8.2009, pag. 16.

⁽¹³⁾ GU L 322 del 9.12.2009, pag. 3.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

OGGETTO, AMBITO DI APPLICAZIONE E DEFINIZIONI

Articolo 1

Oggetto

1. Il presente regolamento stabilisce le prescrizioni amministrative e tecniche per l'omologazione di tutti i veicoli nuovi, i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti di cui all'articolo 2, paragrafo 1.

Il presente regolamento non si applica all'omologazione individuale di veicoli. Tuttavia, gli Stati membri che rilasciano tali omologazioni individuali accettano tutte le omologazioni di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti rilasciate in virtù del presente regolamento anziché delle disposizioni nazionali in materia.

2. Il presente regolamento stabilisce le prescrizioni per la vigilanza del mercato di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti che sono soggetti ad omologazione conformemente al presente regolamento. Il presente regolamento stabilisce altresì le prescrizioni per la vigilanza del mercato di parti ed equipaggiamenti di tali veicoli.

3. Il presente regolamento fa salva l'applicazione della legislazione in materia di sicurezza stradale.

Articolo 2

Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento si applica a tutti i veicoli a due o tre ruote e ai quadricicli elencati nell'articolo 4 e nell'allegato I («veicoli della categoria L») destinati a viaggiare su strade pubbliche, anche quelli progettati e fabbricati in una o più fasi, e a sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti, nonché parti e equipaggiamenti, progettati e fabbricati per tali veicoli.

Il presente regolamento si applica anche ai motocicli enduro [L3e-AxE (x = 1, 2 o 3)], ai motocicli trial [L3e-AxT (x = 1, 2 o 3)] e ai quad entro/fuori strada pesanti (L7e-B) quali elencati all'articolo 4 e nell'allegato I.

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

- a) veicoli aventi una velocità massima per costruzione non superiore a 6 km/h;
- b) veicoli destinati esclusivamente ad essere usati da portatori di handicap fisici;
- c) veicoli destinati esclusivamente ad essere condotti da pedoni;

- d) veicoli destinati esclusivamente per l'uso in competizioni;
- e) veicoli progettati e fabbricati per essere utilizzati da forze armate, difesa civile, servizi antincendio, forze responsabili del mantenimento dell'ordine pubblico e servizi medici di emergenza;
- f) veicoli agricoli o forestali disciplinati dal 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⁽¹⁾, macchinari che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 97/68/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1997, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai provvedimenti da adottare contro l'emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante prodotti dai motori a combustione interna destinati all'installazione su macchine mobili non stradali⁽²⁾, e della direttiva 2006/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006, relativa alle macchine⁽³⁾, e veicoli a motore che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2007/46/CE;
- g) i veicoli destinati principalmente all'uso fuoristrada e a viaggiare su superfici non pavimentate;
- h) cicli a pedali a pedalata assistita, dotati di un motore ausiliario elettrico avente potenza nominale continua pari o inferiore a 250 W la cui alimentazione è interrotta se il ciclista smette di pedalare o è progressivamente ridotta e infine interrotta prima che la velocità del veicolo raggiunga i 25 km/h;
- i) veicoli autobilanciati;
- j) veicoli non dotati di almeno un posto a sedere;
- k) veicoli con posto a sedere per il conducente in cui l'altezza del punto R è di ≤ 540 mm per le categorie L1e, L3e e L4e o ≤ 400 mm per le categorie L2e, L5e, L6e e L7e.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento e degli atti elencati nell'allegato II, salvo disposizioni contrarie, 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 pertinenti disposizioni amministrative e prescrizioni tecniche;

⁽¹⁾ Cfr. pag. 1 della presente Gazzetta ufficiale.

⁽²⁾ GU L 59 del 27.2.1998, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 157 del 9.6.2006, pag. 24.

- 2) «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;
- 3) «omologazione di un veicolo completo»: un'omologazione con cui un'autorità di omologazione certifica che un tipo di veicolo incompleto, completo o completato è conforme alle pertinenti disposizioni amministrative e prescrizioni tecniche;
- 4) «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 pertinenti disposizioni amministrative e prescrizioni tecniche del presente regolamento;
- 5) «certificato di omologazione»: il certificato basato sul modello previsto dall'atto di esecuzione adottato ai sensi del presente regolamento o sulla scheda di notifica riprodotta nei pertinenti regolamenti UNECE di cui al presente regolamento o agli atti delegati adottati a norma dello stesso;
- 6) «omologazione di un sistema»: l'omologazione con cui un'autorità di omologazione certifica che un sistema montato su un veicolo di tipo specifico è conforme alle pertinenti disposizioni amministrative e prescrizioni tecniche;
- 7) «omologazione di un'entità tecnica indipendente»: l'omologazione con cui un'autorità di omologazione certifica che un'entità tecnica indipendente è conforme alle pertinenti disposizioni amministrative e prescrizioni tecniche, in relazione a uno o più tipi di veicoli specifici;
- 8) «omologazione di un componente»: l'omologazione con cui un'autorità di omologazione certifica che un componente indipendente di un veicolo è conforme alle pertinenti disposizioni amministrative e prescrizioni tecniche;
- 9) «omologazione nazionale»: l'omologazione prevista dalla legislazione nazionale di uno Stato membro, la cui validità si limita al territorio di tale Stato membro;
- 10) «certificato di conformità»: il documento rilasciato dal costruttore in cui si attesta che il veicolo prodotto è conforme al tipo di veicolo omologato;
- 11) «veicolo base»: qualsiasi veicolo usato nella fase iniziale di una procedura di omologazione in più fasi;
- 12) «veicolo incompleto»: un veicolo che, per conformarsi alle pertinenti prescrizioni tecniche del presente regolamento, deve essere completato in almeno una fase successiva;
- 13) «veicolo completato»: il veicolo che risulta dalla procedura di omologazione in più fasi e che è conforme alle pertinenti prescrizioni tecniche del presente regolamento;
- 14) «veicolo completo»: un veicolo che non deve essere completato per essere conforme alle pertinenti prescrizioni tecniche del presente regolamento;
- 15) «sistema»: un insieme di dispositivi che, combinati, svolgono una o più funzioni specifiche in un veicolo ed è soggetto alle prescrizioni del presente regolamento o di uno degli atti delegati o di esecuzione adottati a norma dello stesso;
- 16) «componente»: un dispositivo soggetto alle prescrizioni del presente regolamento o di uno degli atti delegati o di esecuzione adottati a norma dello stesso che è destinato a far parte di un veicolo e può essere omologato indipendentemente dal veicolo in conformità del presente regolamento o di un atto delegato o di esecuzione adottato a norma dello stesso, se tali atti lo prevedono espressamente;
- 17) «entità tecnica indipendente»: un dispositivo soggetto alle prescrizioni del presente regolamento o di uno degli atti delegati o di esecuzione adottati a norma dello stesso e destinato a far parte di un veicolo, che può essere omologato separatamente ma solo in relazione a uno o più tipi determinati di veicoli, se tali atti lo prevedono espressamente;
- 18) «parti»: i prodotti usati per l'assemblaggio di un veicolo nonché i pezzi di ricambio;
- 19) «equipaggiamenti»: tutti i prodotti diversi dalle parti che possono essere aggiunti a un veicolo o montati su di esso;
- 20) «parti o equipaggiamenti originali»: parti o equipaggiamenti, fabbricati secondo specifiche e norme di produzione fornite dal costruttore del veicolo per la produzione di parti o equipaggiamenti destinati all'assemblaggio del veicolo in questione; ciò include le parti o gli equipaggiamenti fabbricati sulla stessa linea di produzione delle parti o degli equipaggiamenti suddetti; si presume, fino a prova contraria, che le parti o gli equipaggiamenti costituiscono parti o equipaggiamenti originali se il costruttore certifica che corrispondono alla qualità dei componenti usati per l'assemblaggio del veicolo in questione e sono stati fabbricati secondo specifiche e norme di produzione del costruttore del veicolo;
- 21) «pezzi di ricambio»: i prodotti destinati a essere montati in o su un veicolo per sostituirne delle parti originali, compresi prodotti, quali i lubrificanti, che sono necessari per l'utilizzo di un veicolo, ad eccezione del carburante;

- 22) «sicurezza funzionale»: assenza di rischi inaccettabili per l'incolumità fisica o la salute delle persone o per i beni, dovuti al malfunzionamento di componenti o sistemi meccanici, idraulici, pneumatici, elettrici o elettronici o di entità tecniche indipendenti;
- 23) «sistema di frenatura avanzato»: un sistema di frenatura antibloccaggio, un sistema di frenatura combinato o entrambi;
- 24) «sistema di frenatura antibloccaggio»: un sistema che individua lo slittamento delle ruote e modula automaticamente la pressione che produce la forza frenante sulle ruote in modo da limitare il livello di slittamento;
- 25) «sistema di frenatura combinato»:
- a) per i veicoli delle categorie L1e e L3e: un sistema di frenatura di servizio in cui almeno due freni su ruote diverse sono azionati mediante un comando unico;
- b) per i veicoli della categoria L4e: un sistema di frenatura di servizio in cui i freni su almeno le ruote anteriori e posteriori sono azionati mediante un comando unico (se la ruota posteriore e la ruota del sidecar sono frenati dallo stesso sistema di frenatura, questo è considerato freno posteriore);
- c) per i veicoli delle categorie L2e, L5e, L6e e L7e: un sistema di frenatura di servizio in cui i freni su tutte le ruote sono azionati mediante un comando unico;
- 26) «accensione automatica delle luci»: un sistema di illuminazione che è attivato quando l'interruttore di avviamento o di on/off del motore è nella posizione «on»;
- 27) «dispositivo di controllo dell'inquinamento»: componenti di un veicolo che controllano o riducono le emissioni dallo scarico o per evaporazione;
- 28) «dispositivo di ricambio di controllo dell'inquinamento»: un dispositivo di controllo dell'inquinamento, o un insieme di tali dispositivi, destinato a sostituire un dispositivo d'origine di controllo dell'inquinamento e che può essere omologato come entità tecnica indipendente;
- 29) «posto a sedere»:
- a) sella per il conducente o il passeggero, utilizzato sedendovi a cavalcioni; o
- b) posto a sedere in grado di accogliere almeno una persona delle dimensioni, nel caso del conducente, di un manichino antropomorfo corrispondente al 50esimo percentile di un adulto di sesso maschile;
- 30) «motore ad accensione spontanea» o «motore AS»: motore a combustione che funziona in base ai principi del ciclo «Diesel»;
- 31) «motore ad accensione comandata» o «motore AC»: motore a combustione che funziona in base ai principi del ciclo «Otto»;
- 32) «veicolo ibrido»: un veicolo a motore munito di almeno due diversi convertitori d'energia e di due diversi sistemi di accumulo (sul veicolo) dell'energia per la sua propulsione;
- 33) «veicolo elettrico ibrido»: veicolo che, per la propulsione meccanica, trae energia dalle due seguenti fonti di energia/potenza accumulata presenti a bordo:
- a) carburante di consumo;
- b) batteria, condensatore, volano/generatore o altro dispositivo di accumulo dell'energia o potenza elettrica.
- Tale definizione comprende i veicoli che traggono energia da un carburante di consumo al solo fine di ricaricare il dispositivo di accumulo dell'energia/potenza elettrica;
- 34) «propulsione»: motore a combustione, motore elettrico, qualsiasi applicazione ibrida o una combinazione di tali tipi di motore o di qualsiasi altro tipo di motore;
- 35) «potenza nominale continua massima»: potenza massima su trenta minuti all'albero di uscita di un motore elettrico, come da regolamento UNECE n. 85;
- 36) «potenza massima netta»: potenza massima di un motore a combustione ottenuta sul banco di prova all'estremità dell'albero a gomiti o componente equivalente;
- 37) «dispositivo di neutralizzazione»: ogni elemento di progetto che rileva temperatura, velocità del veicolo, velocità e/o carico del motore, marcia innestata, depressione del collettore o altri parametri al fine di attivare, modulare, ritardare o disattivare il funzionamento di una qualsiasi parte del sistema di controllo delle emissioni e di post-trattamento dei gas di scarico e che riduce l'efficacia del sistema di controllo delle emissioni in condizioni normali di funzionamento e uso del veicolo;
- 38) «durata»: capacità di resistenza di componenti e sistemi tale da rispettare la prestazione ambientale di cui all'articolo 23 e all'allegato V anche dopo il chilometraggio definito nell'allegato VII e da garantire la sicurezza funzionale del veicolo quando il veicolo sia usato in condizioni normali o per lo scopo previsto e sia sottoposto a interventi di manutenzione conformemente alle raccomandazioni del costruttore;

- 39) «cilindrata»:
- a) il volume nominale del motore a cilindri nel caso dei motori a pistone alternativo;
 - b) il doppio del volume nominale della camera di combustione per ogni pistone nel caso di motori a pistone rotativo (Wankel);
- 40) «emissioni per evaporazione»: vapori di idrocarburi emessi dal sistema di stoccaggio del carburante e di alimentazione di un veicolo a motore, diversi dalle emissioni di scarico;
- 41) «SHED test»: test di un veicolo in un locale sigillato per misurare le emissioni per evaporazione, durante il quale viene effettuato un test speciale delle emissioni per evaporazione;
- 42) «sistema a carburante gassoso»: sistema composto di stoccaggio di carburante gassoso, alimentazione, dosatura e componenti di controllo montati in un motore in modo da consentire il funzionamento del motore a GPL, GNC o idrogeno in quanto sistema a monocarburante, bicarburante o policarburante;
- 43) «gas inquinante»: indica emissioni di monossido di carbonio (CO), di ossidi d'azoto (NO_x) espressi in equivalente di biossido d'azoto (NO₂) e di idrocarburi (HC) presenti nei gas di scarico;
- 44) «emissioni di gas di scarico»: emissione di gas inquinanti e particolato dallo scarico del veicolo;
- 45) «particolato»: componenti dei gas di scarico eliminate dai gas di scarico diluiti a una temperatura massima di 325 K (52 °C) mediante filtri descritti nella procedura di prova per verificare le emissioni medie dallo scarico;
- 46) «Worldwide harmonised Motorcycle Testing Cycle» o «WMTC»: ciclo di prova in laboratorio delle emissioni armonizzato a livello mondiale WMTC definito dal regolamento tecnico mondiale UNECE n. 2;
- 47) «costruttore»: la persona fisica o giuridica che, dinanzi all'autorità di omologazione, è responsabile di tutti gli aspetti della procedura di omologazione o di autorizzazione, per assicurare la conformità della produzione ed è inoltre responsabile per le problematiche di vigilanza del mercato per i veicoli, i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti prodotti, indipendentemente dal fatto che la persona fisica o giuridica sia direttamente coinvolta in tutte le fasi di progettazione e di fabbricazione del veicolo, del sistema, del componente o dell'entità tecnica indipendente oggetto della procedura di omologazione;
- 48) «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 trattati dal presente regolamento;
- 49) «importatore»: qualsiasi 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 equipaggiamento provenienti da un paese terzo;
- 50) «distributore»: qualsiasi 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 equipaggiamento;
- 51) «operatore economico»: il costruttore, il rappresentante del costruttore, l'importatore o il distributore;
- 52) «immatricolazione»: l'autorizzazione amministrativa per l'entrata in circolazione di un veicolo anche nel traffico stradale, che comporta l'identificazione del veicolo mediante un numero di serie, noto come numero di immatricolazione, rilasciato in modo permanente, temporaneo o per un breve periodo;
- 53) «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 equipaggiamento;
- 54) «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 equipaggiamento;
- 55) «messa a disposizione sul mercato»: la fornitura di un veicolo, un sistema, un componente, un'entità tecnica indipendente, una parte o un equipaggiamento, a titolo oneroso o gratuito, affinché sia distribuito o usato sul mercato nel corso di un'attività commerciale;
- 56) «autorità di omologazione»: l'autorità di uno Stato membro, istituita o designata dallo Stato membro e da questo notificata alla Commissione, competente per tutti gli aspetti dell'omologazione di un tipo di veicolo, di sistema, di componente o di entità tecnica indipendente, per la procedura di autorizzazione, per il rilascio e l'eventuale ritiro o rifiuto dei certificati di omologazione, per la funzione di referente delle autorità di omologazione di altri Stati membri, per la designazione dei servizi tecnici e per la garanzia che il costruttore rispetti i propri obblighi di conformità della produzione;
- 57) «autorità di vigilanza del mercato»: l'autorità di uno Stato membro preposta alla vigilanza del mercato nel territorio di tale Stato;

- 58) «vigilanza del mercato»: le attività svolte e le misure adottate dalle autorità nazionali per garantire che veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti messi a disposizione sul mercato siano conformi alle prescrizioni fissate dalla pertinente normativa di armonizzazione dell'Unione e non presentino rischi per la salute, la sicurezza o qualsiasi altro aspetto di tutela del pubblico interesse;
- 59) «autorità nazionale»: un'autorità di omologazione o qualsiasi altra autorità che partecipa ed è responsabile della vigilanza del mercato, del controllo alle frontiere o dell'immatricolazione in uno Stato membro in relazione a veicoli, sistemi, componenti, entità tecniche indipendenti, parti o equipaggiamenti;
- 60) «servizio tecnico»: un organismo o un ente che l'autorità di omologazione di uno Stato membro designa come laboratorio presso il quale effettuare le prove oppure come ente per la valutazione di conformità presso il quale effettuare valutazioni iniziali e altre prove o ispezioni, a nome dell'autorità di omologazione; tali funzioni possono essere svolte anche dalla stessa autorità di omologazione;
- 61) «prove interne»: le prove, la registrazione dei relativi risultati e la presentazione di una relazione comprendente delle conclusioni all'autorità di omologazione, realizzate negli stabilimenti di un costruttore designato come servizio tecnico per la valutazione della conformità a una serie di prescrizioni;
- 62) «metodo di prova virtuale»: simulazioni al computer e calcoli atti a dimostrare se un veicolo, un sistema, una componente o un'entità tecnica indipendente soddisfa le prescrizioni tecniche di un atto delegato adottato a norma dell'articolo 32, paragrafo 6, senza ricorrere all'uso di un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente fisici;
- 63) «sistema diagnostico di bordo» o «sistema OBD»: un sistema in grado di identificare la zona di probabile malfunzionamento per mezzo di codici di guasto inseriti nella memoria di un computer;
- 64) «informazioni sulle riparazioni e la manutenzione del veicolo»: ogni informazione relativa a diagnosi, manutenzione, ispezione, controllo periodico, riparazione, riprogrammazione o reinizializzazione del veicolo fornita dai costruttori ai loro concessionari e riparatori autorizzati, compresi tutti i relativi emendamenti e supplementi successivi; tali informazioni comprendono tutte le informazioni necessarie per l'installazione di parti e equipaggiamenti sui veicoli;
- 65) «operatori indipendenti»: imprese diverse dai concessionari e riparatori autorizzati coinvolte direttamente o indirettamente nella riparazione e manutenzione dei veicoli, in particolare riparatori, costruttori o distributori di utensili, equipaggiamenti per la riparazione o parti 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;
- 66) «riparatore autorizzato»: un fornitore di servizi di riparazione e manutenzione di veicoli che opera nell'ambito del sistema di distribuzione predisposto da un fornitore di veicoli;
- 67) «veicolo di fine serie»: un veicolo facente parte di uno stock che non può o non può più essere messo a disposizione sul mercato, essere immatricolato o entrare in circolazione a causa dell'entrata in vigore di nuove prescrizioni tecniche per le quali non è stato omologato;
- 68) «due ruote a motore» o «PTW»: un veicolo a motore a due ruote, inclusi i ciclomotori, i cicli a propulsione e le motociclette;
- 69) «triciclo a motore»: veicolo a motore a tre ruote che soddisfa i criteri di classificazione per i veicoli della categoria L5e;
- 70) «quadriciclo»: veicolo a quattro ruote che soddisfa i criteri di classificazione per i veicoli della categoria L6e o L7e;
- 71) «veicolo autobilanciato»: un veicolo che per concezione si basa su un equilibrio intrinsecamente instabile e che per mantenersi in equilibrio ha bisogno di un sistema ausiliario di controllo; include i veicoli a motore a una ruota o i veicoli a motore a due ruote parallele;
- 72) «ruote gemellate»: due ruote montate su uno stesso asse che sono considerate come un'unica ruota, in modo che la distanza tra i centri delle superfici di contatto di tali ruote con il suolo sia pari o inferiore a 460 mm;
- 73) «tipo di veicolo»: un gruppo di veicoli, incluse le varianti e le versioni di una particolare categoria, che non si differenziano fra loro per quanto riguarda, almeno, i seguenti aspetti essenziali:
- a) categoria e sottocategoria;
 - b) costruttore;
 - c) telaio portante, principale e ausiliario e la parte inferiore della carrozzeria o struttura a cui sono fissati i principali componenti;
 - d) designazione del tipo stabilita dal costruttore;

- 74) «variante»: un veicolo dello stesso tipo a condizione che:
- la forma della carrozzeria presenti le stesse caratteristiche fondamentali;
 - la propulsione la configurazione della propulsione siano le medesime;
 - se un motore a combustione fa parte del sistema di propulsione, il ciclo operativo del motore sia il medesimo;
 - il numero e la disposizione dei cilindri siano i medesimi;
 - il tipo di cambio sia il medesimo;
 - la differenza tra il valore minimo e quello massimo della massa in ordine di marcia non sia superiore al 20 % del valore minimo;
 - la differenza tra il valore minimo e quello massimo della massa massima ammissibile non sia superiore al 20 % del valore minimo;
 - la differenza tra il valore minimo e quello massimo della cilindrata del motore (nel caso di un motore a combustione) non sia superiore al 30 % del valore minimo; e
 - la differenza tra il valore minimo e quello massimo della potenza del motore non sia superiore al 30 % del valore minimo;
- 75) «versione di una variante»: un veicolo che consiste in una combinazione di elementi riportati nel fascicolo di omologazione di cui all'articolo 29, paragrafo 10;
- 76) «motore a combustione esterna»: motore termico in cui la camera di combustione e la camera di espansione sono fisicamente separate e dove un fluido interno di lavoro viene riscaldato per combustione da una fonte esterna; il calore della combustione esterna espande il fluido di lavoro interno che poi, espandendosi e agendo sul meccanismo del motore, produce movimento e lavoro utile;
- 77) «gruppo propulsore»: i componenti e i sistemi di un veicolo che generano potenza e la trasmettono alla superficie stradale, inclusi i motori, i sistemi di gestione del motore o qualsiasi altro modulo di controllo, i dispositivi di controllo degli inquinanti a fini di protezione ambientale, compresi i sistemi di riduzione delle emissioni inquinanti e dei rumori, la trasmissione e il suo controllo (albero motore, trasmissione a cinghia o catena), i differenziali, la trasmissione finale e il pneumatico della ruota motrice (raggio);
- 78) «veicolo monocarburante»: veicolo concepito per funzionare principalmente con un unico tipo di carburante;
- 79) «veicolo monocarburante a gas»: veicolo monocarburante che funziona principalmente con GPL, GN/biometano o idrogeno, ma che può anche essere munito di un sistema a benzina utilizzato solo in caso di emergenza o per l'avviamento, con un serbatoio per la benzina della capacità massima di 5 litri;
- 80) «E5»: miscela di carburante composta per il 5 % di etanolo anidro e per il 95 % da benzina;
- 81) «GPL»: gas di petrolio liquefatto composto di propano e butano che viene liquefatto sotto pressione a fini di stoccaggio;
- 82) «GN»: gas naturale ad elevatissimo contenuto di metano;
- 83) «biometano»: gas naturale rinnovabile ottenuto da fonti organiche, inizialmente sotto forma di «biogas» poi raffinato con un processo detto «upgrading a biometano» per rimuovere impurità del biogas quali biossido di carbonio, silossani e idrogeno solforato (H₂S);
- 84) «veicolo bicarburante»: veicolo munito di due sistemi distinti di stoccaggio del carburante che può funzionare alternativamente con due diversi carburanti ed è concepito per utilizzare un solo carburante per volta;
- 85) «veicolo bi-carburante a gas»: veicolo che può funzionare con benzina e anche con GPL, GN/biometano o idrogeno;
- 86) «veicolo policarburante»: veicolo munito di un unico sistema di stoccaggio del carburante che può funzionare con miscele diverse di due o più carburanti;
- 87) «E85»: miscela di carburante composta per il 85 % di etanolo anidro e per il 15 % da benzina;
- 88) «veicolo policarburante a etanolo»: veicolo policarburante che può funzionare con benzina o con una miscela di benzina ed etanolo composta fino all'85 % da miscela di etanolo;
- 89) «H₂GN»: miscela di carburante composta di idrogeno e gas naturale;
- 90) «veicolo policarburante a H₂GN»: veicolo policarburante che può funzionare con diverse miscele di idrogeno e GN/biometano;
- 91) «veicolo policarburante a biodiesel»: veicolo policarburante che può funzionare con carburante diesel minerale o con una miscela di carburante diesel minerale e biodiesel;
- 92) «B5»: miscela di carburante contenente fino al 5 % di biodiesel e 95 % di gasolio;

- 93) «biodiesel»: carburante analogo al gasolio ottenuto da oli vegetali o grassi animali e composto da esteri alchilici a catena lunga prodotti in modo sostenibile;
- 94) «veicolo elettrico puro»: un veicolo azionato da:
- a) un sistema formato da uno o più dispositivi di accumulo dell'energia elettrica, uno o più dispositivi per la trasformazione della potenza elettrica e una o più macchine elettriche che convertono l'energia elettrica accumulata in energia meccanica trasmessa alle ruote per la propulsione del veicolo;
 - b) un motore elettrico ausiliario installato in un veicolo progettato per pedalare;
- 95) «veicolo a idrogeno con pile a combustibile»: veicolo azionato da una pila a combustibile che trasforma l'energia chimica dell'idrogeno in energia elettrica per la propulsione del veicolo;
- 96) «punto R» o «punto di riferimento di seduta»: un punto teorico definito dal costruttore del veicolo per ciascun posto a sedere e fissato in base al sistema di riferimento tridimensionale.

I riferimenti fatti nel presente regolamento a prescrizioni, procedure o modalità stabilite nel presente regolamento si intendono fatti a prescrizioni, procedure o modalità stabilite nel presente regolamento e negli atti delegati e di esecuzione adottati a norma dello stesso.

Articolo 4

Categorie di veicoli

1. Nella categoria L sono compresi i veicoli a motore a due, tre e quattro ruote classificati in base al presente articolo e all'allegato I, inclusi i cicli a propulsione, i ciclomotori a due e tre ruote, i motocicli a due e tre ruote, i motocicli dotati di sidecar, i quad da strada leggeri e pesanti, nonché i quadricicli leggeri e pesanti.

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

- a) veicoli della categoria L1e (veicolo a motore leggero a due ruote), che comprendono le seguenti sottocategorie:
 - i) veicoli L1e-A (cicli a propulsione);
 - ii) veicoli L1e-B (ciclomotori a due ruote);
- b) veicoli della categoria L2e (ciclomotori a tre ruote), che comprendono le seguenti sottocategorie:
 - i) veicoli L2e-P (ciclomotori a tre ruote per trasporto passeggeri);

- ii) veicoli L2e-U (ciclomotori a tre ruote per scopi commerciali);
- c) veicoli della categoria L3e (motocicli a due ruote), che comprendono le seguenti sottocategorie:
 - i) le prestazioni del motociclo ⁽¹⁾, come segue:
 - veicolo L3e-A1 (motociclo a basse prestazioni),
 - veicolo L3e-A2 (motociclo a medie prestazioni),
 - veicoli L3e-A3 (motociclo ad alte prestazioni);
 - ii) uso speciale:
 - motociclo enduro L3e-A1E, L3e-A2E o L3e-A3E,
 - motociclo trial L3e-A1T, L3e-A2T o L3e-A3T;
- d) veicoli della categoria L4e (motocicli a due ruote con sidecar);
- e) veicoli della categoria L5e (tricykli a motore), che comprendono le seguenti sottocategorie:
 - i) veicoli L5e-A (tricykli): veicoli progettati principalmente per il trasporto passeggeri;
 - ii) veicoli L5e-B (tricykli commerciali): tricykli commerciali progettati esclusivamente per il trasporto di merci;
- f) veicoli della categoria L6e (quadricicli leggeri), che comprendono le seguenti sottocategorie:
 - i) veicoli L6e-A (quad da strada leggeri);
 - ii) veicoli L6e-B (quadrimobili leggere), che comprendono le seguenti sottocategorie:
 - veicoli L6e-BU (quadrimobili leggere per scopi commerciali): veicoli commerciali progettati esclusivamente per il trasporto di merci,
 - veicoli L6e-BP (quadrimobili leggere per il trasporto di passeggeri): veicoli progettati principalmente per il trasporto di passeggeri.
- g) veicoli della categoria L7e (quadrimobili pesanti), che comprendono le seguenti sottocategorie:

⁽¹⁾ Direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, concernente la patente di guida (GU L 403 del 30.12.2006, pag. 18); cfr. definizioni delle prestazioni, categorie A1 e A2, all'articolo 4, paragrafo 3, lettere a) e b).

- i) veicoli L7e-A (quad da strada pesanti), che comprendono le seguenti sottocategorie:
- L7e-A1: quad da strada A1,
 - L7e-A2: quad da strada A2;
- ii) veicoli L7e-B (quad entro/fuori strada pesanti), che comprendono le seguenti sottocategorie:
- L7e-B1: quad entro/fuori strada,
 - L7e-B2: buggy con sedili affiancati;
- iii) veicoli L7e-C (quadrimobili pesanti), che comprendono le seguenti sottocategorie:
- veicoli L7e-CU: (quadrimobili pesanti per scopi commerciali): veicoli commerciali progettati esclusivamente per il trasporto di merci,
 - veicoli L7e-CP: (quadrimobili pesanti per trasporto passeggeri): veicoli progettati principalmente per il trasporto di passeggeri.
3. I veicoli della categoria L di cui al paragrafo 2 sono ulteriormente suddivisi in base al sistema di propulsione del veicolo:
- a) motore a combustione interna:
- motore ad accensione spontanea (AS),
 - motore ad accensione comandata (AC);
- b) motore a combustione esterna, motore a turbina o motore rotativo a pistone; ai fini delle prescrizioni in materia di tutela ambientale e di sicurezza funzionale il veicolo è assimilato ai veicoli a motore a combustione interna di tipo AC;
- c) motore ad aria precompressa che non emette livelli di inquinanti e/o di gas inerti superiori ai livelli presenti nell'aria ambiente; ai fini delle prescrizioni in materia di sicurezza funzionale e di stoccaggio e alimentazione del carburante il veicolo è assimilato ai veicoli con alimentazione a carburante gassoso;
- d) motore elettrico;
- e) veicoli ibridi dotati di una combinazione dei sistemi di propulsione di cui alle lettere a), b), c) o d) del presente paragrafo o di una combinazione multipla di tali configurazioni di propulsione, inclusi i motori elettrici e/o a combustione multipla.
4. Per quanto riguarda la classificazione dei veicoli della categoria L di cui al paragrafo 2, un veicolo che non rientra in una determinata categoria perché supera almeno uno dei criteri previsti per tale categoria è classificato nella categoria seguente di cui soddisfa i criteri. Tale principio si applica alle seguenti categorie e sottocategorie:
- a) categoria L1e con le sottocategorie L1e-A e L1e-B e categoria L3e con le sottocategorie L3e-A1, L3e-A2 e L3e-A3;
- b) categoria L2e e categoria L5e con le sottocategorie L5e-A e L5e-B;
- c) categoria L6e con le sottocategorie L6e-A e L6e-B e categoria L7e con le sottocategorie L7e-A, L7e-B ed L7e-C;
- d) qualsiasi altra sequenza logica di categorie e/o sottocategorie proposta dal costruttore e approvata dall'autorità d'omologazione.
5. Fatti salvi i criteri di (sotto)classificazione indicati ai paragrafi da 1 a 4 del presente articolo e nell'allegato I, ai fini dell'armonizzazione a livello internazionale delle procedure di prova ambientali mediante riferimento ai regolamenti UNECE e ai regolamenti tecnici mondiali UNECE, si applicano le sottocategorie aggiuntive di cui all'allegato V.

Articolo 5

Determinazione della massa in ordine di marcia

1. La massa in ordine di marcia di un veicolo della categoria L è determinata misurando la massa del veicolo a vuoto, pronto per il normale utilizzo, e comprende la massa:

- a) dei liquidi;
- b) delle dotazioni di serie indicate dalle specifiche del costruttore;
- c) del «carburante» nei serbatoi riempiti almeno per il 90 % della loro capacità.

Ai fini della presente lettera:

- i) se il veicolo è alimentato con un «carburante liquido», quest'ultimo è considerato un «carburante»,
- ii) se il veicolo è alimentato con una «miscela di carburante e olio» liquida:
- se il carburante con cui è alimentato il veicolo e l'olio per lubrificare sono premiscelati, la «premiscela» così ottenuta è considerata un «carburante»,
 - se il carburante con cui è alimentato il veicolo e l'olio per lubrificare sono stoccati separatamente, solo il primo è considerato un «carburante»; oppure

- (iii) se il veicolo è alimentato a carburante gassoso o a gas liquefatto oppure funziona ad aria compressa, fissando a 0 kg la massa del «carburante» gassoso contenuto negli appositi serbatoi;

- d) della carrozzeria, dell'abitacolo, delle portiere; e
- e) di vetri, attacchi, ruote di scorta e strumentazioni.
2. La massa in ordine di marcia di un veicolo della categoria L non comprende la massa:
- a) del conducente (75 kg) e del passeggero (65 kg);
- b) dei macchinari o delle attrezzature installate sulla superficie della piattaforma di carico;
- c) delle batterie, nel caso di un veicolo ibrido o elettrico puro;
- d) del sistema di alimentazione a gas nonché dei serbatoi per lo stoccaggio del carburante gassoso, nel caso dei veicoli monocarburante, bicarburante o policarburante;
- e) dei serbatoi per lo stoccaggio dell'aria compressa, nel caso della propulsione ad aria precompressa.

CAPO II

OBBLIGHI GENERALI

Articolo 6

Obblighi degli Stati membri

1. Gli Stati membri istituiscono o designano le autorità di omologazione competenti in materia di omologazione e le autorità di vigilanza del mercato competenti in materia di vigilanza del mercato conformemente al presente regolamento. Gli Stati membri notificano alla Commissione l'istituzione e la designazione di tali autorità.

La notifica delle autorità di omologazione e di vigilanza del mercato comprende nome, indirizzo, anche elettronico, e settore di competenza. La Commissione pubblica sul suo sito web un elenco e gli estremi delle autorità di omologazione.

2. Gli Stati membri autorizzano l'immissione sul mercato, l'immatricolazione o l'entrata in circolazione solo di veicoli, componenti ed entità tecniche indipendenti conformi alle prescrizioni del presente regolamento.

3. Gli Stati membri non vietano, limitano o impediscono l'immissione sul mercato, l'immatricolazione o l'entrata in circolazione di veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti per motivi connessi ad aspetti di costruzione o di funzionamento trattati dal presente regolamento se soddisfano le prescrizioni dello stesso.

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

Articolo 7

Obblighi delle autorità di omologazione

1. Le autorità di omologazione garantiscono che i costruttori che chiedono un'omologazione adempiano agli obblighi previsti dal presente regolamento.

2. Le autorità di omologazione rilasciano omologazioni solo per veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti conformi alle prescrizioni del presente regolamento.

Articolo 8

Misure di vigilanza del mercato

1. Per i veicoli, i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti omologati, le autorità di vigilanza del mercato effettuano, su scala adeguata, opportuni controlli documentali, tenendo conto dei principi consolidati di valutazione del rischio, dei reclami e di altre informazioni.

Le autorità di vigilanza del mercato possono imporre agli operatori economici di mettere a disposizione la documentazione e le informazioni che ritengono necessarie ai fini dello svolgimento delle loro attività.

Qualora un operatore economico presenti un certificato di conformità, le autorità di vigilanza del mercato ne tengono debitamente conto.

2. Per le parti e gli equipaggiamenti diversi da quelli di cui al paragrafo 1 del presente articolo trova piena applicazione l'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 765/2008.

Articolo 9

Obblighi dei costruttori

1. I costruttori garantiscono che i loro veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti siano immessi sul mercato o entrino in circolazione se sono stati fabbricati e omologati conformemente alle prescrizioni del presente regolamento e degli atti delegati e di esecuzione adottati a norma dello stesso.

2. Nel caso di un'omologazione in più fasi, ogni costruttore è responsabile per l'omologazione e la conformità della produzione di sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti aggiunti nella fase di completamento del veicolo in cui interviene. Il costruttore che modifica componenti o sistemi già omologati in fasi precedenti è responsabile dell'omologazione e della conformità della produzione dei componenti e dei sistemi modificati.

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 giuridiche già valutate in una precedente fase di omologazione sono cambiate, sono responsabili anche della conformità alle prescrizioni applicabili alla categoria di veicoli nella quale il veicolo modificato deve essere classificato.

4. Ai fini dell'omologazione di veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti contemplati dal presente regolamento, i costruttori stabiliti al di fuori dell'Unione designano un unico rappresentante stabilito all'interno dell'Unione che li rappresenti dinanzi all'autorità di omologazione.

5. Ai fini della vigilanza del mercato, i costruttori stabiliti al di fuori dell'Unione designano inoltre un unico rappresentante stabilito nell'Unione, che può essere il rappresentante di cui al paragrafo 4 o un rappresentante aggiuntivo.

6. I costruttori sono responsabili dinanzi all'autorità di omologazione di tutti gli aspetti della procedura di omologazione e della conformità della produzione, indipendentemente dal fatto che partecipino direttamente a tutte le fasi di costruzione di un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente.

7. Conformemente al presente regolamento e agli atti delegati e di esecuzione adottati a norma dello stesso, i costruttori garantiscono che siano predisposte le procedure necessarie affinché la produzione in serie continui a essere conforme al tipo omologato. Si tiene conto, conformemente al capo VI, delle modifiche apportate alla progettazione di un veicolo, di un sistema, di un componente o di un'entità tecnica indipendente o alle relative caratteristiche e delle modifiche delle prescrizioni a cui il veicolo, il sistema, il componente o l'entità tecnica indipendente sono dichiarati conformi.

8. Oltre alla marcatura prescritta e ai marchi di omologazione apposti sui veicoli, sui componenti o sulle entità tecniche indipendenti a norma dell'articolo 39, i costruttori appongono sui veicoli, sui componenti o sulle entità tecniche indipendenti messi a disposizione sul mercato il proprio nome, la denominazione commerciale registrata o il marchio commerciale registrato e l'indirizzo nell'Unione presso il quale possono essere contattati 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 pregiudichino la conformità alle prescrizioni del presente regolamento.

Articolo 10

Obblighi dei costruttori in relazione ai prodotti non conformi o che presentano un grave rischio

1. I costruttori che ritengono o hanno motivo di ritenere che un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente che è stato immesso sul mercato o che è entrato in circolazione non sia conforme al presente regolamento o agli atti delegati e di esecuzione adottati a norma dello stesso prendono immediatamente le misure correttive necessarie a rendere conforme tale veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente, a ritirarlo o richiamarlo, a seconda dei casi.

Il costruttore ne informa immediatamente l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione, indicando i dettagli relativi, in particolare, alla non conformità e le eventuali misure correttive adottate.

2. Qualora il veicolo, il sistema, il componente, l'entità tecnica indipendente, la parte o l'equipaggiamento comportino un rischio grave, i costruttori ne informano immediatamente le autorità di omologazione e di vigilanza del mercato degli Stati membri in cui il veicolo, il sistema, il componente, l'entità tecnica indipendente, la parte o l'equipaggiamento sono stati messi a disposizione sul mercato o sono entrati in circolazione, indicando i dettagli relativi, in particolare, alla non conformità e alle eventuali misure correttive adottate.

3. I costruttori conservano il fascicolo di omologazione di cui all'articolo 29, paragrafo 10, e, inoltre, il costruttore del veicolo tiene a disposizione delle autorità di omologazione una copia dei certificati di conformità di cui all'articolo 38 per un periodo di dieci anni dopo l'immissione sul mercato nel caso dei veicoli e per un periodo di cinque anni dopo l'immissione sul mercato nel caso dei sistemi, dei componenti o delle entità tecniche indipendenti.

4. I costruttori forniscono a un'autorità nazionale, a seguito di una richiesta motivata di questa e per il tramite dell'autorità che l'ha rilasciata, una copia del certificato di omologazione UE o l'autorizzazione di cui all'articolo 51, paragrafo 1, che dimostra la conformità del veicolo, del sistema, del componente o dell'entità tecnica indipendente, in una lingua facilmente comprensibile per tale autorità. I costruttori cooperano con l'autorità nazionale in merito a qualsiasi provvedimento adottato in conformità dell'articolo 20 del regolamento (CE) n. 765/2008 per eliminare i rischi presentati dai veicoli, dai sistemi, dai componenti o dalle entità tecniche indipendenti che sono stati immessi sul mercato, immatricolati o che sono entrati in circolazione.

Articolo 11

Obblighi dei rappresentanti del costruttore in materia di vigilanza del mercato

Il rappresentante del costruttore incaricato della vigilanza del mercato esegue i compiti specificati nel mandato ricevuto dal costruttore. Il mandato consente al rappresentante di svolgere almeno i seguenti compiti:

- a) avere accesso alla documentazione informativa di cui all'articolo 27 e ai certificati di conformità di cui all'articolo 38, in modo che possano essere messi a disposizione delle autorità di omologazione per un periodo di dieci anni dopo l'immissione sul mercato nel caso dei veicoli e per un periodo di cinque anni dopo l'immissione sul mercato nel caso dei sistemi, dei componenti o delle entità tecniche indipendenti;
- b) fornire a un'autorità di omologazione, a seguito di una richiesta motivata, tutte le informazioni e la documentazione necessarie a dimostrare la conformità della produzione di un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente;
- c) cooperare con le autorità di omologazione o 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 equipaggiamenti che rientrano nel loro mandato.

Articolo 12

Obblighi degli importatori

1. Gli importatori immettono sul mercato solo veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti conformi che abbiano ottenuto l'omologazione UE o soddisfino le prescrizioni per l'omologazione nazionale ovvero parti o equipaggiamenti interamente soggetti alla disciplina del regolamento (CE) n. 765/2008.

2. Prima di immettere sul mercato un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente omologati, gli importatori si accertano che esista un fascicolo di omologazione conforme all'articolo 29, paragrafo 10, e che il veicolo, il sistema, il componente o l'entità tecnica indipendente siano contrassegnati dal marchio di omologazione prescritto e conformi all'articolo 9, paragrafo 8. Per i veicoli, gli importatori verificano che essi siano accompagnati dal certificato di conformità prescritto.

3. Gli importatori che ritengono o hanno motivo di ritenere che un veicolo, un sistema, un componente, un'entità tecnica indipendente, una parte o un equipaggiamento non siano conformi alle prescrizioni del presente regolamento, in particolare all'omologazione per tipo, 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 siano stati resi conformi. Inoltre, qualora ritengano o abbiano motivo di ritenere che il veicolo, il sistema, il componente, l'entità tecnica indipendente, la parte o l'equipaggiamento presentino un rischio, ne informano il costruttore e le autorità di vigilanza del mercato. Per i veicoli, i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti omologati, essi informano altresì l'autorità di omologazione che ha concesso l'omologazione.

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

5. Gli importatori garantiscono che il veicolo, il sistema, il componente o l'entità tecnica indipendente siano accompagnati da istruzioni e informazioni, conformemente all'articolo 55, nella lingua ufficiale o nelle lingue ufficiali degli Stati membri interessati.

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

7. Ove ritenuto opportuno alla luce dei gravi rischi presentati da un veicolo, un sistema, un componente, un'entità tecnica

indipendente, una parte o un equipaggiamento, gli importatori, per proteggere la salute e la sicurezza dei consumatori, effettuano un'indagine e, se del caso, tengono un registro dei reclami e dei richiami di veicoli, sistemi, componenti, entità tecniche indipendenti, parti o equipaggiamenti e tengono informati i distributori in merito a tale monitoraggio.

Articolo 13

Obblighi degli importatori in relazione ai loro prodotti non conformi o che presentano un grave rischio

1. Gli importatori che ritengono o hanno motivo di ritenere che un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente che hanno immesso sul mercato non siano conformi al presente regolamento prendono immediatamente le misure correttive necessarie per rendere conforme tale veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente, per ritirarlo o richiamarlo, a seconda dei casi.

2. Qualora un veicolo, un sistema, un componente, un'entità tecnica indipendente, una parte o un equipaggiamento comportino un rischio grave, gli importatori ne informano immediatamente il costruttore e le autorità di omologazione e di vigilanza del mercato degli Stati membri in cui l'hanno immesso o immessa sul mercato. L'importatore li informa altresì di ogni azione intrapresa, fornendo dettagli, in particolare, sul grave rischio e sulle eventuali misure correttive adottate dal costruttore.

3. Gli importatori conservano, per un periodo di dieci anni dopo l'immissione sul mercato nel caso dei veicoli e per un periodo di cinque anni dopo l'immissione sul mercato nel caso dei sistemi, dei componenti o delle entità tecniche indipendenti, una copia del certificato di conformità e la tengono a disposizione delle autorità di omologazione e di vigilanza del mercato, e garantiscono che il fascicolo di omologazione di cui all'articolo 29, paragrafo 10, su richiesta, possa essere messo a disposizione di dette autorità.

4. Gli importatori, a seguito di una richiesta motivata, forniscono a un'autorità nazionale tutte le informazioni e la documentazione necessarie per dimostrare la conformità di un veicolo, di un sistema, di un componente o di un'entità tecnica indipendente, in una lingua facilmente comprensibile per tale autorità. Gli importatori cooperano con tale autorità, su richiesta di quest'ultima, in merito a qualsiasi provvedimento adottato per eliminare i rischi presentati da veicoli, sistemi, componenti, entità tecniche indipendenti, parti o equipaggiamenti che essi hanno immesso sul mercato.

Articolo 14

Obblighi dei distributori

1. Nel mettere a disposizione sul mercato un veicolo, un sistema, un componente, un'entità tecnica indipendente, una parte o un equipaggiamento, i distributori agiscono con la dovuta diligenza in relazione alle prescrizioni del presente regolamento.

2. Prima della messa a disposizione sul mercato, dell'immatricolazione o dell'entrata in circolazione di un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente, i distributori verificano che su tale veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente siano apposti le marcature regolamentari o il marchio di omologazione prescritti, che essi siano accompagnati dai documenti prescritti e da istruzioni e informazioni sulla sicurezza nella lingua ufficiale o nelle lingue ufficiali dello Stato membro in cui il veicolo, il sistema, il componente o l'entità tecnica indipendente sono destinati alla messa a disposizione sul mercato e che l'importatore e il costruttore abbiano adempiuto alle prescrizioni di cui all'articolo 12, paragrafi 2 e 4, e all'articolo 39, paragrafi 1 e 2.

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

Articolo 15

Obblighi dei distributori in relazione ai prodotti non conformi o che presentano un grave rischio

1. I distributori che ritengono o hanno motivo di ritenere che un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente non siano conformi alle prescrizioni del presente regolamento non mettono a disposizione sul mercato, immatricolano o fanno entrare in circolazione il veicolo, il sistema, il componente o l'entità tecnica indipendente fino a quando non siano stati resi conformi.

2. I distributori che ritengono o hanno motivo di ritenere che un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente che hanno messo a disposizione sul mercato, immatricolato o della cui entrata in circolazione sono responsabili non siano conformi al presente regolamento ne informano il costruttore o il suo rappresentante per garantire che siano adottate le misure correttive necessarie per rendere conforme tale veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente o, se del caso, a richiamarli, conformemente all'articolo 10, paragrafo 1, o all'articolo 13, paragrafo 1.

3. Qualora il veicolo, il sistema, il componente, l'entità tecnica indipendente, la parte o l'equipaggiamento comportino un grave rischio, i distributori informano immediatamente il costruttore, l'importatore e le autorità di omologazione e di vigilanza del mercato degli Stati membri in cui li hanno messi a disposizione sul mercato. Il distributore li informa altresì di ogni azione intrapresa e fornisce, in particolare, i dettagli relativi al grave rischio e alle eventuali misure correttive adottate dal costruttore.

4. A seguito di una richiesta motivata di un'autorità nazionale, i distributori garantiscono che il costruttore fornisca all'autorità nazionale le informazioni di cui all'articolo 10, paragrafo 4, o che l'importatore le fornisca le informazioni di cui all'articolo 13, paragrafo 3. Essi cooperano con l'autorità, su richiesta 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'equipaggiamento che hanno messo a disposizione sul mercato.

Articolo 16

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

L'importatore o il distributore è considerato costruttore ai fini del presente regolamento ed è soggetto agli obblighi del costruttore a norma degli articoli da 9 a 11 qualora metta a disposizione sul mercato, immatricoli 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 oppure qualora modifichi un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente in modo da poterne compromettere la conformità alle prescrizioni applicabili.

Articolo 17

Identificazione degli operatori economici

Gli operatori economici notificano, su richiesta, alle autorità di omologazione e alle autorità di vigilanza del mercato per un periodo di dieci anni nel caso dei veicoli e per cinque anni nel caso dei sistemi, dei componenti, delle entità tecniche indipendenti, delle parti o degli equipaggiamenti:

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

CAPO III

PRESCRIZIONI FONDAMENTALI

Articolo 18

Prescrizioni fondamentali generali

1. I veicoli della categoria L e i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli si conformano alle prescrizioni di cui agli allegati da II a VIII applicabili alle (sotto)categorie di volta in volta interessate.

2. I veicoli della categoria L ovvero i sistemi, i componenti o le entità tecniche separate a essi afferenti non sono soggetti alla disciplina della direttiva 2004/108/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 dicembre 2004, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alla compatibilità elettromagnetica⁽¹⁾, se la questione della relativa compatibilità elettromagnetica è disciplinata negli atti delegati di cui al paragrafo 3 del presente articolo riguardo alla costruzione del veicolo e negli atti di esecuzione adottati a norma del presente regolamento.

3. Per integrare le prescrizioni relative all'omologazione dei veicoli della categoria L stabilite dal presente regolamento, la Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 75 riguardo alle prescrizioni tecniche dettagliate e alle procedure di prova sintetizzate nell'allegato II, parti A, B e C, in modo da garantire un elevato livello di sicurezza e tutela ambientale ai sensi delle pertinenti disposizioni del presente regolamento. I primi atti delegati a tal fine sono adottati entro il 31 dicembre 2014.

⁽¹⁾ GU L 390 del 31.12.2004, pag. 24.

Articolo 19

Divieto d'impiego di dispositivi di manipolazione

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

- a) il dispositivo si giustifica per la necessità di proteggere il motore da danni o avarie e per il funzionamento sicuro del veicolo;
- b) il dispositivo non funziona dopo l'avvio del motore;
- c) le condizioni operative sono incluse sostanzialmente nelle procedure di prova per verificare la conformità del veicolo al presente regolamento e agli atti delegati e di esecuzione adottati a norma dello stesso.

Articolo 20

Misure applicabili ai costruttori riguardanti le modifiche del gruppo propulsore dei veicoli

1. I costruttori dotano i veicoli della categoria L, ad eccezione di quelli delle sottocategorie L3e-A3 e L4e-A3, di apposite caratteristiche atte a impedire la manipolazione del gruppo propulsore del veicolo, mediante una serie di prescrizioni e specifiche tecniche volte a:

- a) impedire le modifiche che potrebbero pregiudicare la sicurezza, in particolare l'aumento delle prestazioni del veicolo mediante la manipolazione del gruppo propulsore in modo da aumentare la coppia e/o potenza massima e/o la velocità massima per costruzione del veicolo debitamente stabilite nel corso della procedura di omologazione seguita dal costruttore del veicolo; e/o
- b) evitare danni all'ambiente.

2. La Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 75 riguardo alle prescrizioni specifiche relative alle misure di cui al paragrafo 1, anche per favorire la conformità al paragrafo 4. I primi atti delegati a tal fine sono adottati entro il 31 dicembre 2014.

3. In seguito a una modifica del gruppo propulsore, il veicolo deve conformarsi alle prescrizioni tecniche della categoria o sottocategoria del veicolo iniziale o, se applicabile, alle prescrizioni della categoria e sottocategoria nuove in vigore quando il veicolo originale è stato immesso sul mercato, immatricolato o è entrato in circolazione, incluse le ultime modifiche a tali prescrizioni.

I costruttori che progettano il gruppo propulsore di un determinato tipo di veicolo in maniera tale da consentire modifiche dello stesso in grado di renderlo non conforme al tipo approvato, ma corrispondente a un'ulteriore variante o versione, inseriscono nella domanda le pertinenti informazioni relative alle singole varianti o versioni così ottenute, ognuna delle quali è

espressamente omologata. Per i veicoli che, una volta modificati, rientrano in una nuova categoria o sottocategoria è presentata una nuova domanda di omologazione.

4. Fatto salvo il paragrafo 1, al fine di evitare modifiche o adattamenti dalle ripercussioni negative sulla sicurezza funzionale o la compatibilità ambientale del veicolo, i costruttori si adoperano, mediante l'utilizzo delle migliori prassi ingegneristiche, per evitare che simili modifiche o adattamenti siano tecnicamente possibili, a meno che le modifiche o gli adattamenti in questione non siano esplicitamente dichiarati all'interno della documentazione informativa e come tali rientrino nell'omologazione.

Articolo 21

Prescrizioni generali applicabili ai sistemi di diagnosi di bordo

1. I veicoli della categoria L sono dotati di un OBD conforme alle prescrizioni di funzionamento e alle procedure di prova stabiliti dagli atti delegati adottati ai sensi del paragrafo 5, nel rispetto delle date di applicazione di cui all'allegato IV.

2. A decorrere dalle date previste al punto 1.8.1 dell'allegato IV, i veicoli delle (sotto)categorie L3e, L4e, L5e-A, L6e-A ed L7e-A sono dotati di un sistema OBD fase I che monitora tutte le avarie del sistema di controllo delle emissioni a livello di circuiti elettrici e di elettronica, segnalando quelle che determinano un superamento dei valori limite di emissione di cui all'allegato VI, parte B1.

3. A decorrere dalle date previste al punto 1.8.2 dell'allegato IV, i veicoli delle (sotto)categorie da L3e a L7e sono dotati di un sistema OBD fase I che monitora tutte le avarie del sistema di controllo delle emissioni a livello di circuiti elettrici e di elettronica, e che entra in funzione in caso di superamento dei valori limite di emissione di cui all'allegato VI, parte B2. I sistemi OBD fase I per le (sotto)categorie di veicoli in questione segnalano altresì l'attivazione di modalità operative che comportano una sensibile riduzione della coppia del motore.

4. A decorrere dalle date previste al punto 1.8.3 dell'allegato IV, e nel rispetto dell'articolo 23, paragrafo 5, i veicoli delle (sotto)categorie L3e, L5e-A, L6e-A e L7e-A sono altresì dotati di un sistema OBD fase II che monitora e segnala le avarie e i guasti del sistema di controllo delle emissioni in grado di determinare un superamento dei valori limite di emissione OBD di cui all'allegato VI, parte B2.

5. Al fine di armonizzare il sistema OBD di segnalazione delle avarie riguardanti la sicurezza funzionale o il sistema di controllo delle emissioni, oltre che per favorire una riparazione del veicolo efficiente ed efficace, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 75 riguardo alle prescrizioni tecniche dettagliate relative ai sistemi di diagnosi di bordo, incluse le prescrizioni per il funzionamento del sistema OBD e le procedure di prova per i punti elencati nei paragrafi da 1 a 4, così come previsto nell'allegato II, parte C11, nonché la prova di tipo VIII di cui all'allegato V.

Articolo 22

Prescrizioni in materia di sicurezza funzionale dei veicoli

1. I costruttori garantiscono che i veicoli siano progettati, costruiti e assemblati in modo da ridurre al minimo i rischi di lesioni per gli occupanti del veicolo e per gli altri utenti della strada.

2. Il costruttore garantisce una sicurezza funzionale che resista lungo tutto il normale ciclo di vita del veicolo, purché utilizzato normalmente e sottoposto agli interventi di manutenzione raccomandati dal costruttore. Il costruttore inserisce nella documentazione informativa una dichiarazione con cui conferma che la resistenza dei sistemi, delle parti e degli equipaggiamenti indispensabili per la sicurezza funzionale è garantita da apposite prove e dalle buone prassi ingegneristiche seguite.

3. I costruttori garantiscono che i veicoli, i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti siano conformi alle pertinenti prescrizioni di cui agli allegati II e VIII e adempiano alle procedure di prova e alle prescrizioni relative alle prestazioni stabilite in un atto delegato adottato a norma del paragrafo 5.

4. I componenti di veicoli non sono soggetti alla direttiva 2006/95/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al materiale elettrico destinato ad essere adoperato entro taluni limiti di tensione⁽¹⁾, se la questione dei rischi di natura elettrica è disciplinata negli atti delegati o di esecuzione adottati a norma del presente regolamento.

5. Al fine di garantire il raggiungimento di un elevato livello di sicurezza funzionale, la Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 75 riguardo alle prescrizioni specifiche relative alla sicurezza funzionale dei veicoli elencate nell'allegato II, parte B, e, se del caso, fa riferimento alle prescrizioni supplementari di sicurezza funzionale di cui all'allegato VIII. I primi atti delegati in tal senso sono adottati entro il 31 dicembre 2014.

6. In una seconda fase, entro il 31 dicembre 2020, la Commissione adotta un atto delegato conformemente all'articolo 75 per armonizzare le prescrizioni e le prove atti a garantire l'integrità della struttura del veicolo durante il normale ciclo di vita di cui all'allegato II, parte B17.

7. La Commissione può adottare atti di esecuzione per definire un modello di dichiarazione del costruttore. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 73, paragrafo 2.

Articolo 23

Prescrizioni in materia di compatibilità ambientale

1. I costruttori garantiscono che i veicoli siano progettati, fabbricati e assemblati in modo da ridurre al minimo l'impatto ambientale. I costruttori garantiscono che i veicoli omologati soddisfino le prescrizioni di compatibilità ambientale di cui agli allegati II, V e VI, entro i limiti del chilometraggio di durata stabilito nell'allegato VII.

2. I costruttori garantiscono che i veicoli, i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti soddisfino, entro le date di applicazione previste dall'allegato IV, le prescrizioni e le procedure di prova di cui all'allegato V, che sono stabilite in un atto delegato adottato ai sensi del paragrafo 12 del presente articolo.

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

a) prova di durata effettiva con accumulo di chilometraggio totale:

i veicoli di prova accumulano fisicamente la distanza totale di cui all'allegato VII, parte A, e sono testati secondo la procedura del tipo di prova V stabilita dall'atto delegato adottato a norma del paragrafo 12 del presente articolo. Il risultato della prova delle emissioni fino alla distanza totale di cui all'allegato VII, parte A, inclusa è inferiore ai valori limite ambientali stabiliti dall'allegato VI, parte A;

b) prova di durata effettiva con accumulo di chilometraggio parziale:

i veicoli di prova accumulano fisicamente almeno il 50 % della distanza totale di cui all'allegato VII, parte A, e sono testati secondo la procedura del tipo di prova V stabilita dall'atto delegato adottato a norma del paragrafo 12 del presente articolo. Come specificato in tale atto, i risultati delle prove sono estrapolati sulla base della distanza totale di cui all'allegato VII, parte A. I risultati delle prove e quelli estrapolati sono inferiori ai valori limite ambientali stabiliti dall'allegato VI, parte A;

c) procedura di durata matematica:

per ciascun elemento emesso il prodotto tra il fattore di deterioramento di cui all'allegato VII, parte B, e i risultati della prova ambientale di un veicolo che ha accumulato oltre 100 km da quando è stato avviato per la prima volta all'uscita dalla catena di produzione è inferiore al valore limite ambientale stabilito dall'allegato VI, parte A.

⁽¹⁾ GU L 374 del 27.12.2006, pag. 10.

4. Entro il 1° gennaio 2016 la Commissione esegue uno studio dettagliato dell'impatto ambientale. Lo studio valuta la qualità dell'aria e la percentuale di inquinanti emessi dai veicoli della categoria L e comprende le prescrizioni dei tipi di prova I, IV, V, VII e VIII di cui all'allegato V.

Raccoglie e valuta gli ultimi dati scientifici, i risultati di ricerche scientifiche, i dati di modellazione e il rapporto costi/efficacia al fine di istituire misure definitive, confermando e fissando definitivamente l'applicazione del livello Euro 5 di cui all'allegato IV, le prescrizioni ambientali Euro 5 di cui all'allegato V, all'allegato VI, parti A3, B2 e C2, e all'allegato VII riguardanti i chilometraggi di durata e i fattori di deterioramento per il livello Euro 5.

5. In base ai risultati di cui al paragrafo 4 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio, entro il 31 dicembre 2016, una relazione sui seguenti aspetti:

- a) le date di applicazione del livello Euro 5 di cui all'allegato IV;
- b) i valori limite d'emissione per il livello Euro 5 di cui all'allegato VI, parte A2, e i valori limite OBD di cui all'allegato VI, parte B2;
- c) la presenza su tutti i nuovi tipi di veicoli delle (sotto)categorie L3e, L5e, L6e-A ed L7e-A, oltre alla fase I OBD, anche della fase II OBD al livello Euro 5;
- d) i chilometraggi di durata per il livello Euro 5 di cui all'allegato VII, parte A, e i fattori di deterioramento per il livello Euro 5 di cui all'allegato VII, parte B.

Sulla scorta di tale relazione la Commissione presenta le proposte legislative eventualmente opportune.

6. In base ai risultati dello studio dell'impatto ambientale, la Commissione adotta un atto delegato conformemente all'articolo 75 per stabilire quali (sotto)categorie tra L1e-A, L1e-B, L2e, L5e-B, L6e-B, L7e-B ed L7e-C devono essere sottoposte, per il livello Euro 5, alle prove SHED o alle prove di permeazione del serbatoio e del circuito dell'alimentazione, tenendo conto dei valori limite di cui all'allegato VI, parte C2.

7. I costruttori garantiscono che i veicoli della categoria L siano conformi alle prescrizioni di prova applicabili in materia di compatibilità ambientale per l'omologazione e le estensioni di cui all'allegato V, parte A.

8. Per quanto concerne il tipo di prova I, il relativo valore limite di emissione applicabile ai motocicli L3a-AxE (enduro, $x = 1, 2$ o 3) e L3e-AxT (trial, $x = 1, 2$ o 3) è pari alla somma di L_2 (THC) e L_3 (NO_x) di cui all'allegato VI, parte A. I risultati

della prova delle emissioni ($\text{NO}_x + \text{THC}$) sono inferiori o uguali a detto valore limite ($L_2 + L_3$).

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

10. Il costruttore garantisce che tutti i dispositivi di ricambio di controllo dell'inquinamento immessi sul mercato o entrati in circolazione nell'Unione siano conformi al tipo omologato ai sensi del presente regolamento.

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

12. Al fine di garantire un elevato livello di tutela ambientale, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 75 riguardo alle specifiche tecniche dettagliate sulle prescrizioni in materia ambientale per i punti di cui ai paragrafi 1, 2, 3, 6 e 7 del presente articolo, incluse le procedure di prova.

Articolo 24

Ulteriori prescrizioni ambientali relative alle emissioni di gas serra, al consumo di carburante, al consumo di energia elettrica e all'autonomia elettrica

1. Il costruttore determina le emissioni di biossido di carbonio (CO_2) mediante il ciclo di prova in laboratorio delle emissioni e le dichiara all'autorità di omologazione. Il consumo di carburante e/o di energia elettrica nonché l'autonomia elettrica sono calcolati in base ai risultati delle prove di omologazione in laboratorio delle emissioni o misurati, alla presenza del servizio tecnico, e dichiarati all'autorità di omologazione.

2. Il risultato della misurazione di CO_2 , il consumo di carburante calcolato o misurato, il consumo di energia elettrica e l'autonomia elettrica sono inclusi nella documentazione informativa come indicato dall'atto di esecuzione di cui all'articolo 27, paragrafo 4, e le informazioni in proposito sono altresì riportate nel certificato di conformità.

Oltre all'indicazione sul certificato di conformità, il costruttore garantisce che i dati relativi all'emissione di CO_2 , al consumo di carburante e di energia elettrica nonché all'autonomia elettrica siano forniti all'acquirente del veicolo al momento dell'acquisto di un veicolo nuovo in un formato considerato appropriato.

3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 75 riguardo alle prescrizioni procedurali relative alle prove di tipo VII per quanto concerne i metodi di misurazione e di calcolo delle emissioni di CO₂, del consumo di carburante e di energia elettrica nonché dell'autonomia elettrica.

CAPO IV

PROCEDURE DI OMOLOGAZIONE UE

Articolo 25

Procedura di omologazione UE

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

- a) omologazione in fasi successive;
- b) omologazione in un'unica fase;
- c) omologazione mista.

Inoltre, il costruttore delle categorie di veicoli di cui al paragrafo 5 può scegliere l'omologazione in più fasi.

Per l'omologazione di sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti la sola procedura applicabile è quella in un'unica fase.

2. L'omologazione in fasi successive consiste nell'ottenere gradualmente la serie completa dei certificati di omologazione UE per i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti che fanno parte del veicolo e che conduce, nella fase finale, all'omologazione del veicolo completo.

3. L'omologazione in un'unica fase consiste nell'omologazione dell'intero veicolo con un'unica operazione.

4. L'omologazione mista è una procedura di omologazione in fasi successive per la quale si effettuano una o più omologazioni dei sistemi durante la fase finale dell'omologazione del veicolo completo, senza necessità di rilasciare certificati di omologazione UE per tali sistemi.

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

L'omologazione in più fasi è rilasciata a un tipo di veicolo, incompleto o completato, conforme a quanto contenuto nella documentazione informativa prevista all'articolo 25 e alle prescrizioni tecniche stabilite nei pertinenti atti elencati nell'allegato II, a seconda dello stadio di completamento del veicolo.

6. L'omologazione per la fase finale di completamento è rilasciata solo dopo che l'autorità di omologazione abbia verificato che il veicolo omologato nella fase finale rispetta in quel momento tutte le prescrizioni tecniche applicabili. Ciò comprende anche un controllo documentario di tutte le prescrizioni rientranti in un'omologazione di un veicolo incompleto rilasciata nel corso di una procedura in più fasi, anche nei casi in cui sia rilasciata per una differente (sotto)categoria di veicolo.

L'omologazione in più fasi di cui al paragrafo 1, secondo comma, si applica solo ai veicoli delle sottocategorie L2e-U, L4e, L5e-B, L6e-BU e L7e-CU.

7. La scelta della procedura di omologazione non influisce sulle prescrizioni fondamentali applicabili cui deve essere conforme il tipo di veicolo omologato al momento del rilascio dell'omologazione del veicolo completo.

8. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 75 riguardo alle modalità dettagliate delle procedure di omologazione. I primi atti delegati a tal fine sono adottati entro il 31 dicembre 2014.

Articolo 26

Domanda di omologazione

1. Il costruttore presenta la domanda di omologazione all'autorità di omologazione.
2. Per un determinato tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente può essere presentata una sola domanda e in un solo Stato membro.
3. Per ogni tipo da omologare è presentata una domanda separata.

Articolo 27

Documentazione informativa

1. Il richiedente fornisce all'autorità di omologazione una documentazione informativa.
2. La documentazione informativa comprende:
 - a) una scheda tecnica;
 - b) tutti i dati, i disegni, le fotografie e le altre informazioni;
 - c) per i veicoli, l'indicazione della procedura o delle procedure scelte conformemente all'articolo 25, paragrafo 1;
 - d) ogni ulteriore informazione richiesta dall'autorità di omologazione nell'ambito della procedura relativa alla domanda.
3. La documentazione informativa può essere fornita su carta o in un formato elettronico che sia accettato dal servizio tecnico e dall'autorità di omologazione.

4. La Commissione stabilisce i modelli della scheda tecnica e della documentazione informativa mediante atti di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 73, paragrafo 2. I primi atti delegati a tal fine sono adottati entro il 31 dicembre 2014.

Articolo 28

Prescrizioni specifiche relative alle informazioni da indicare a seconda della procedura scelta nella domanda di omologazione

1. La domanda di omologazione in fasi successive è corredata dalla documentazione informativa conformemente all'articolo 27 e da tutti i certificati di omologazione necessari ai sensi di ciascuno degli atti applicabili elencati nell'allegato II.

Nel caso dell'omologazione di un sistema, di un componente o di un'entità tecnica indipendente ai sensi degli atti applicabili di cui all'allegato II, l'autorità di omologazione accede alla relativa documentazione informativa fino alla data in cui l'omologazione è rilasciata o rifiutata.

2. La domanda di omologazione in un'unica fase è corredata dalla documentazione informativa prevista dall'articolo 27 contenente le pertinenti informazioni a norma degli atti di esecuzione adottati ai sensi del presente regolamento in relazione a tali atti applicabili.

3. Nel caso di una procedura di omologazione mista, la documentazione informativa è corredata di uno o più certificati di omologazione necessari ai sensi di ciascuno degli atti applicabili elencati nell'allegato II e comprende, se non viene presentato alcun certificato di omologazione, le pertinenti informazioni conformemente agli atti di esecuzione adottati a norma del presente regolamento in relazione a tali atti applicabili.

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

- a) nella prima fase, le parti della documentazione informativa e dei certificati di omologazione UE riguardanti lo stadio di completamento del veicolo base;
- b) nella seconda fase e nelle fasi successive, le parti della documentazione informativa e dei certificati di omologazione UE relative allo stadio di costruzione in corso unitamente a una copia del certificato di omologazione UE del veicolo rilasciata nel precedente stadio di costruzione e un elenco completo delle modifiche o delle aggiunte che il costruttore ha apportato al veicolo.

Le informazioni di cui al presente paragrafo, primo comma, lettere a) e b), possono essere comunicate in conformità del paragrafo 3.

5. Su richiesta debitamente motivata, l'autorità di omologazione può imporre al costruttore di fornire ulteriori informazioni per decidere quali prove siano necessarie o per facilitare l'esecuzione di queste ultime.

CAPO V

ESPLETAMENTO DELLE PROCEDURE DI OMOLOGAZIONE UE

Articolo 29

Disposizioni generali

1. Le autorità di omologazione rilasciano un'omologazione UE solo dopo aver verificato la conformità delle modalità di produzione di cui all'articolo 33 e la conformità del tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente alle prescrizioni applicabili.

2. Le omologazioni UE sono rilasciate in conformità del presente capo.

3. Se un'autorità di omologazione ritiene che un tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente, pur se conforme alle vigenti disposizioni, presenti seri rischi per la sicurezza o possa nuocere gravemente all'ambiente o alla sanità pubblica, può rifiutare il rilascio dell'omologazione UE. In tal caso, essa invia immediatamente alle autorità di omologazione degli altri Stati membri e alla Commissione una notifica dettagliata che spieghi i motivi della sua decisione e illustri le prove a sostegno delle sue conclusioni.

4. I certificati di omologazione UE sono numerati secondo un sistema armonizzato stabilito dalla Commissione mediante atti di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 73, paragrafo 2. I primi atti delegati a tal fine sono adottati entro il 31 dicembre 2014.

5. Entro un mese dal rilascio del certificato di omologazione UE, l'autorità di omologazione invia alle autorità di omologazione degli altri Stati membri, mediante un sistema comune sicuro di trasmissione elettronica, una copia del certificato di omologazione UE, completo degli allegati, di ogni tipo di veicolo cui ha rilasciato l'omologazione. La copia può altresì presentarsi come copia elettronica sicura.

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

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

8. Su richiesta dell'autorità di omologazione di un altro Stato membro, l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE invia a tale autorità, entro un mese dal ricevimento della richiesta, copia del certificato di omologazione UE richiesto, completo degli allegati, mediante un sistema comune sicuro di trasmissione elettronica. La copia può altresì presentarsi come copia elettronica sicura.

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

10. L'autorità di omologazione riunisce in un unico fascicolo di omologazione la documentazione informativa, i verbali di prova e tutti gli altri documenti aggiunti a tale documentazione dal servizio tecnico o dall'autorità di omologazione nell'esercizio delle loro funzioni. Il fascicolo di omologazione contiene un indice che elenca il suo contenuto, dandogli un'adeguata numerazione o indicando altri modi per identificare chiaramente tutte le pagine e il formato di ciascun documento in modo da evidenziare le fasi successive della procedura di omologazione UE, come le date delle revisioni e degli aggiornamenti. L'autorità di omologazione tiene a disposizione le informazioni contenute nel fascicolo di omologazione per un periodo di dieci anni dopo il termine di validità dell'omologazione in parola.

Articolo 30

Disposizioni particolari riguardanti il certificato di omologazione UE

1. Il certificato di omologazione UE contiene i seguenti allegati:

- a) fascicolo di omologazione di cui all'articolo 29, paragrafo 10;
- b) risultati delle prove;
- c) nome/i e campione/i della/e firma/e della/e persona/e autorizzata/e a firmare i certificati di conformità e dichiarazione relativa alle sue/loro mansioni nella società;
- d) in caso di omologazione UE di un veicolo completo, fascicolo compilato del certificato di conformità.

2. Il certificato di omologazione UE è rilasciato in base al modello indicato dalla Commissione mediante atti di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 73, paragrafo 2. I primi atti delegati a tal fine sono adottati entro il 31 dicembre 2014.

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

- a) completa tutte le rubriche pertinenti del certificato di omologazione UE, compresa la scheda dei risultati di prova ad esso allegata;

b) compila l'indice del fascicolo di omologazione;

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

La Commissione adotta il modello della scheda dei risultati di prova di cui alla lettera a) mediante atti di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 73, paragrafo 2. I primi atti delegati a tal fine sono adottati entro il 31 dicembre 2014.

4. Se nel caso di un'omologazione UE sono state imposte, in conformità dell'articolo 40, delle restrizioni di validità o si è derogato a talune disposizioni del presente regolamento o degli atti delegati o di esecuzione adottati a norma dello stesso, il certificato di omologazione UE specifica tali restrizioni o deroghe.

5. Se il costruttore sceglie la procedura di omologazione mista, l'autorità di omologazione completa il fascicolo di omologazione con i riferimenti ai verbali di prova, stabiliti mediante gli atti di esecuzione di cui all'articolo 32, paragrafo 1, per i quali non è disponibile un certificato d'omologazione UE.

6. Se il costruttore sceglie la procedura d'omologazione in un'unica fase, l'autorità di omologazione stila un elenco delle prescrizioni o degli atti applicabili e allega tale elenco al certificato di omologazione UE. La Commissione adotta il modello di elenco mediante atti di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 73, paragrafo 2. I primi atti delegati a tal fine sono adottati entro il 31 dicembre 2014.

Articolo 31

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

1. A un sistema è rilasciata l'omologazione UE se è conforme alla descrizione datane nella documentazione informativa e se rispetta le prescrizioni tecniche stabilite negli atti pertinenti elencati nell'allegato II.

2. A un componente o a un'entità tecnica indipendente è rilasciata l'omologazione UE se sono conformi alla descrizione datane nella documentazione informativa e se rispettano le prescrizioni tecniche stabilite negli atti pertinenti elencati nell'allegato II.

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

4. Se un componente o un'entità tecnica indipendente svolgono la propria funzione o presentano una particolare caratteristica solo in connessione con altri elementi del veicolo, cosicché la loro conformità alle prescrizioni può essere verificata solo quando il componente o l'entità tecnica indipendente siano messi in funzione insieme a tali altri elementi del veicolo, la portata dell'omologazione UE del componente o dell'entità tecnica indipendente è limitata di conseguenza.

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

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

Articolo 32

Prove prescritte per l'omologazione UE

1. La conformità alle prescrizioni tecniche contenute nel presente regolamento e negli atti elencati nell'allegato II è dimostrata attraverso prove adeguate, eseguite da servizi tecnici designati.

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

Il formato dei verbali di prova rispetta le prescrizioni generali stabilite dalla Commissione mediante atti di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 73, paragrafo 2. I primi atti delegati a tal fine sono adottati entro il 31 dicembre 2014.

2. Per eseguire le prove necessarie, il costruttore mette a disposizione dell'autorità di omologazione il numero di veicoli, di componenti o di entità tecniche indipendenti richiesto dagli atti pertinenti elencati nell'allegato II.

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

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

4. Previo accordo dell'autorità di omologazione e su richiesta del costruttore, si possono usare metodi di prova virtuali in alternativa ai metodi di prova di cui al paragrafo 1 rispetto alle prescrizioni stabilite dagli atti delegati adottati a norma del paragrafo 6.

5. I metodi di prova virtuali devono soddisfare le condizioni specificate negli atti delegati adottati a norma del paragrafo 6.

6. Per garantire che i risultati ottenuti con le prove virtuali siano altrettanto significativi di quelli ottenuti con le prove fisiche, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 75 riguardo alle prescrizioni passibili di essere sottoposte a prove virtuali e alle condizioni in cui devono essere effettuate le prove virtuali. Nell'adottare tali atti delegati, la Commissione prende come base le pertinenti prescrizioni e procedure di cui all'allegato XVI della direttiva 2007/46/CE.

Articolo 33

Conformità delle modalità di produzione

1. L'autorità di omologazione che rilascia un'omologazione UE adotta le misure necessarie ad accertare, se necessario in collaborazione con le autorità di omologazione degli altri Stati membri, se siano state predisposte modalità atte a garantire la conformità al tipo omologato di veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti in produzione.

2. L'autorità di omologazione che rilascia un'omologazione UE di un veicolo completo adotta le misure necessarie ad accertare che i certificati di conformità rilasciati dal costruttore siano conformi all'articolo 38. A tal fine, l'autorità di omologazione verifica che un numero sufficiente di campioni di certificati di conformità sia conforme all'articolo 38 e che il costruttore abbia predisposto opportune modalità per assicurare la correttezza dei dati contenuti nei certificati di conformità.

3. L'autorità di omologazione che ha rilasciato un'omologazione UE adotta le misure necessarie ad accertare, in relazione a tale omologazione, se necessario in collaborazione con le autorità di omologazione degli altri Stati membri, se le modalità di cui ai paragrafi 1 e 2 siano ancora adeguate affinché veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti in produzione siano ancora conformi al tipo omologato e che i certificati di conformità siano ancora conformi all'articolo 38.

4. Per verificare che veicoli, sistemi, componenti o unità entità tecniche indipendenti siano conformi al tipo omologato, l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE può effettuare, su campioni prelevati nei locali del costruttore, compresi gli impianti di produzione, tutti i controlli o le prove richiesti per l'omologazione UE.

5. Se un'autorità che ha rilasciato un'omologazione UE accerta che le modalità di cui ai paragrafi 1 e 2 non sono applicate, divergono in misura significativa dalle modalità e dai piani di controllo convenuti, hanno cessato di essere applicate o non sono più ritenute adeguate, benché la produzione continui, adotta le misure necessarie a garantire che la procedura per la conformità della produzione sia seguita correttamente o ritira l'omologazione.

6. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 75 riguardo alle modalità dettagliate relative alla conformità della produzione. I primi atti delegati a tal fine sono adottati entro il 31 dicembre 2014.

CAPO VI

MODIFICHE DELLE OMOLOGAZIONI UE

Articolo 34

Disposizioni generali

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

Tale autorità di omologazione decide quale tra le procedure stabilite dall'articolo 35 è opportuno seguire.

Se necessario l'autorità di omologazione può decidere, previa consultazione del costruttore, che occorre rilasciare una nuova omologazione UE.

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

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

Le procedure di cui all'articolo 35 si applicano solo se, in seguito a tali ispezioni o prove, l'autorità di omologazione conclude che le prescrizioni relative all'omologazione UE continuano a essere rispettate.

Articolo 35

Revisioni ed estensioni delle omologazioni UE

1. Se le informazioni contenute nel fascicolo di omologazione cambiano senza che si debbano ripetere ispezioni o prove, la modifica è considerata una «revisione».

In tal caso, l'autorità di omologazione rilascia le pagine del fascicolo di omologazione debitamente modificate, indicando chiaramente su ciascuna pagina modificata la natura della

modifica e la data del nuovo rilascio. Una versione consolidata e aggiornata del fascicolo di omologazione, accompagnata da una descrizione dettagliata delle modifiche, è considerata conforme a tale prescrizione.

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

- a) sono necessarie ulteriori ispezioni o prove;
- b) una delle informazioni contenute nel certificato di omologazione UE, ad eccezione dei suoi allegati, è cambiata;
- c) diventano applicabili nuove prescrizioni previste da uno degli atti elencati nell'allegato II applicabili al tipo di veicolo o al sistema, al componente o all'entità tecnica indipendente omologati.

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

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

4. Non è richiesta la modifica 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 altre categorie di veicoli.

Articolo 36

Rilascio e comunicazione di modifiche

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

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

3. L'autorità di omologazione notifica alle autorità di omologazione degli altri Stati membri tutte le modifiche delle omologazioni UE secondo le procedure di cui all'articolo 29.

CAPO VII

VALIDITÀ DELL'OMOLOGAZIONE UE

Articolo 37

Cessazione della validità

1. Le omologazioni UE rilasciate hanno validità illimitata.
2. L'omologazione UE di un veicolo diviene invalida nei casi seguenti:
 - a) nuove prescrizioni applicabili al tipo di veicolo omologato diventano obbligatorie per la messa a disposizione sul mercato, l'immatricolazione o l'entrata in circolazione di veicoli e non è possibile aggiornare di conseguenza l'omologazione;
 - b) la produzione del veicolo omologato cessa in modo definitivo e volontario;
 - c) la validità dell'omologazione scade a causa di una restrizione in conformità dell'articolo 40, paragrafo 6;
 - d) l'omologazione è stata revocata in applicazione dell'articolo 33, paragrafo 5, dell'articolo 49, paragrafo 1, o dell'articolo 52, paragrafo 4.
3. Quando soltanto una variante di un tipo o una versione di una variante divengono invalide, l'omologazione UE del veicolo in questione perde validità limitatamente a tale variante o versione specifica.
4. Quando la produzione di un tipo di veicolo cessa definitivamente, il costruttore ne informa l'autorità che ha rilasciato l'omologazione UE di tale veicolo.

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

5. Fatto salvo il paragrafo 4, se la validità dell'omologazione UE di un veicolo sta per scadere, il costruttore ne informa l'autorità che l'ha rilasciata.

L'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE comunica immediatamente alle autorità di omologazione degli altri Stati membri tutte le informazioni pertinenti per consentire l'eventuale applicazione dell'articolo 44.

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

CAPO VIII

CERTIFICATO DI CONFORMITÀ E MARCATURA

Articolo 38

Certificato di conformità

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

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

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

2. Il costruttore usa il modello del certificato di conformità adottato dalla Commissione mediante atti di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 73, paragrafo 2. Il certificato di conformità è concepito in modo da evitare la falsificazione. A tal fine, gli atti di esecuzione prevedono che la carta utilizzata per il certificato sia protetta da varie caratteristiche di stampa di sicurezza. I primi atti delegati a tal fine sono adottati entro il 31 dicembre 2014.
3. Il certificato di conformità è redatto in almeno una delle lingue ufficiali dell'Unione. Ogni Stato membro può chiedere che il certificato di conformità sia tradotto nella propria o nelle proprie lingue ufficiali.

4. La persona o le persone autorizzate a firmare i certificati di conformità fanno parte dell'organizzazione del costruttore e sono debitamente autorizzate dalla direzione a impegnare pienamente la responsabilità giuridica del costruttore per quanto riguarda la progettazione e la costruzione o la conformità della produzione del veicolo.

5. Il certificato di conformità deve essere compilato in ogni sua parte e non deve contenere restrizioni nell'uso del veicolo che non siano previste nel presente regolamento o in uno degli atti delegati adottati a norma dello stesso.

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

7. Il certificato di conformità per i veicoli omologati a norma dell'articolo 40, paragrafo 2, reca nell'intestazione la frase «Per veicoli completi/completati, omologati a norma dell'articolo 40, paragrafo 4, del 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 (omologazione provvisoria)».

8. Il certificato di conformità previsto negli atti di esecuzione di cui al paragrafo 2 reca nell'intestazione, per i veicoli omologati a norma dell'articolo 42, la frase «Per veicoli completi/completati omologati in piccole serie» e, accanto, l'anno di fabbricazione seguito da un numero sequenziale compreso tra 1 e il limite indicato nella tabella di cui all'allegato III, che, per ciascun anno di fabbricazione, identifichi la posizione del veicolo in seno alla produzione prevista per tale anno.

9. Fatto salvo il paragrafo 1, il costruttore può trasmettere per via elettronica il certificato di conformità all'autorità di immatricolazione di qualsiasi Stato membro.

Articolo 39

Targa regolamentare con opportuna marcatura dei veicoli e marchio di omologazione di componenti o entità tecniche indipendenti

1. Il costruttore di un veicolo appone su ogni veicolo prodotto in conformità al tipo omologato una targa regolamentare con l'opportuna marcatura prevista dal pertinente atto di esecuzione adottato a norma del paragrafo 3.

2. Il costruttore di un componente o di un'entità tecnica indipendente, indipendentemente dal fatto che faccia parte di un sistema, appone il marchio di omologazione prescritto dal pertinente atto di esecuzione adottato a norma del presente regolamento o del pertinente regolamento UNECE a ciascun componente o ciascuna entità tecnica indipendente fabbricati in conformità del tipo omologato.

Se tale marchio di omologazione non è richiesto, il costruttore appone almeno il nome o il marchio commerciale del costruttore, il numero del tipo o un numero di identificazione.

3. La targa regolamentare e il marchio di omologazione UE si conformano al modello stabilito dalla Commissione mediante atti di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 73, paragrafo 2. I primi atti delegati a tal fine sono adottati entro il 31 dicembre 2014.

CAPO IX

DEROGHE PER NUOVE TECNOLOGIE O NUOVE CONCEZIONI

Articolo 40

Deroghe per nuove tecnologie o nuove concezioni

1. Il costruttore può chiedere un'omologazione UE relativa a un tipo di veicolo, di sistema, di componente o di entità tecnica indipendente comprendente nuove tecnologie o concezioni incompatibili con uno o più atti 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 indica i motivi per cui le tecnologie o le concezioni in questione rendono il sistema, il componente o l'entità tecnica indipendente incompatibili con uno o più atti elencati nell'allegato II;

b) la domanda descrive le implicazioni per la sicurezza e l'ambiente della nuova tecnologia e le misure adottate per garantire un livello di sicurezza e di tutela dell'ambiente almeno equivalente a quello previsto 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 tali omologazioni UE con deroghe per nuove tecnologie o concezioni è subordinato all'autorizzazione della Commissione. Tale autorizzazione è fornita sotto forma di atto di esecuzione. Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 73, paragrafo 2.

4. In attesa dell'autorizzazione della Commissione, l'autorità di omologazione può già rilasciare un'omologazione UE, purché provvisoria, valida solo sul territorio dello Stato membro interessato e relativa a un tipo di veicolo coperto dalla deroga richiesta. L'autorità di omologazione informa immediatamente la Commissione e gli altri Stati membri con una nota contenente le informazioni di cui al paragrafo 2.

La natura provvisoria e la limitata validità territoriale risultano evidenti dall'intestazione del certificato di omologazione e da quella del certificato di conformità. La Commissione può adottare atti di esecuzione al fine di stabilire modelli armonizzati per i certificati di omologazione e i certificati di conformità ai fini del presente paragrafo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 73, paragrafo 2.

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

6. Se del caso, l'autorizzazione della Commissione di cui al paragrafo 3 specifica anche eventuali restrizioni cui è sottoposta. In ogni caso l'omologazione ha una validità minima di trentasei mesi.

7. Se la Commissione decide di rifiutare l'autorizzazione, l'autorità di omologazione informa immediatamente il titolare dell'omologazione provvisoria di cui al paragrafo 4 che quest'ultima sarà revocata sei mesi dopo la data del rifiuto della Commissione.

Tuttavia, i veicoli prodotti in conformità dell'omologazione provvisoria prima della cessazione della validità possono essere immessi sul mercato, immatricolati o entrare in circolazione negli Stati membri che hanno accettato l'omologazione provvisoria.

Articolo 41

Successivi adeguamenti degli atti delegati e di esecuzione

1. Se autorizza una deroga ai sensi dell'articolo 40, la Commissione prende immediatamente le misure necessarie per adeguare agli sviluppi tecnologici i pertinenti atti delegati o di esecuzione.

Se la deroga ai sensi dell'articolo 40 riguarda un regolamento UNECE, la Commissione propone di modificare il pertinente regolamento UNECE seguendo la procedura applicabile in base all'accordo del 1958 riveduto.

2. Una volta modificati i pertinenti atti, è soppressa ogni restrizione nella decisione della Commissione che autorizza la deroga.

Se non sono stati presi i provvedimenti necessari per adeguare gli atti delegati o di esecuzione, la Commissione può autorizzare, su richiesta dello Stato membro che ha rilasciato l'omologazione, mediante una decisione sotto forma di atto di esecuzione adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 73, paragrafo 2, lo Stato membro a prorogare l'omologazione.

CAPO X

VEICOLI PRODOTTI IN PICCOLE SERIE

Articolo 42

Omologazione nazionale di piccole serie

1. Il costruttore può chiedere un'omologazione nazionale di un tipo di veicolo prodotto in piccola serie entro i limiti quantitativi annuali di cui all'allegato III. 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 ogni Stato membro in un anno determinato.

2. Per il tipo di veicoli di cui al paragrafo 1, gli Stati membri possono derogare a una o più prescrizioni sostanziali stabilite in uno o più degli atti delegati di cui all'allegato II, purché stabiliscano pertinenti prescrizioni alternative.

Per «prescrizioni alternative» si intendono 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 in uno o più degli atti delegati di cui all'allegato II.

Per il tipo di veicoli di cui al paragrafo 1, gli Stati membri possono derogare a una o più disposizioni amministrative del presente regolamento o degli atti di esecuzione adottati a norma del presente regolamento.

Uno Stato membro deroga alle disposizioni di cui al presente paragrafo solo se ha fondati motivi per farlo.

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

4. Il certificato di omologazione per i veicoli omologati a norma del presente articolo è redatto in conformità con il modello di cui all'articolo 30, paragrafo 2, ma non reca l'intestazione «Certificato di omologazione UE di veicolo» e indica il contenuto delle deroghe concesse a norma del paragrafo 2. I certificati di omologazione sono numerati in conformità col sistema armonizzato di cui all'articolo 29, paragrafo 4.

5. Il certificato di omologazione specifica la natura delle deroghe concesse a norma del paragrafo 2, primo e terzo comma.

6. La validità dell'omologazione nazionale di piccole serie è limitata al territorio dello Stato membro la cui l'autorità di omologazione ha rilasciato l'omologazione.

7. Tuttavia, su richiesta del costruttore, una copia del certificato di omologazione e i suoi allegati sono inviati per posta raccomandata o per posta elettronica alle autorità di omologazione degli Stati membri indicati dal costruttore.

8. Entro tre mesi dal ricevimento della richiesta di cui al paragrafo 7, le autorità di omologazione degli Stati membri indicati dal costruttore decidono se accettare l'omologazione. Essi comunicano formalmente la loro decisione all'autorità di omologazione che ha concesso l'omologazione nazionale per piccole serie.

9. 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 veicolo è stato omologato non siano equivalenti alle proprie.

10. Su richiesta di chi desidera immettere sul mercato o immatricolare un veicolo con omologazione nazionale per piccole serie in un altro Stato membro, l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione nazionale per piccole serie fornisce all'autorità nazionale dell'altro Stato membro copia del certificato di omologazione e del fascicolo di omologazione. Si applicano i paragrafi 8 e 9.

CAPO XI

MESSA A DISPOSIZIONE SUL MERCATO, IMMATRICOLAZIONE O ENTRATA IN CIRCOLAZIONE

Articolo 43

Messa a disposizione sul mercato, immatricolazione o entrata in circolazione di veicoli

Fatti salvi gli articoli 46 e 47, i veicoli per i quali è obbligatoria l'omologazione UE di un veicolo completo o per i quali il costruttore ha ottenuto tale omologazione ai sensi del presente regolamento possono essere messi a disposizione sul mercato, immatricolati o possono entrare in circolazione solo se accompagnati da un certificato di conformità valido rilasciato in conformità dell'articolo 38.

La messa a disposizione sul mercato o l'entrata in circolazione dei veicoli incompleti è permessa, ma le autorità degli Stati membri responsabili dell'immatricolazione dei veicoli possono rifiutare di consentire l'immatricolazione e l'uso su strada di tali veicoli

Articolo 44

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

1. Alle condizioni di fine serie ed entro i termini specificati ai paragrafi 2 e 4, i veicoli conformi a un tipo di veicolo la cui omologazione UE è divenuta invalida ai sensi dell'articolo 37 possono essere messi a disposizione sul mercato, immatricolati o entrare in circolazione.

Il primo comma si applica solo ai veicoli nel territorio dell'Unione muniti di omologazione UE valida al momento della loro produzione, ma non messi a disposizione sul mercato, immatricolati né messi in circolazione prima che tale omologazione UE cessasse di essere valida.

2. Il paragrafo 1 si applica ai veicoli completi per un periodo di ventiquattro mesi dalla data in cui l'omologazione UE è diventata invalida e ai veicoli completati per un periodo di trenta mesi dalla stessa data.

3. Il costruttore che intende avvalersi del paragrafo 1 presenta una richiesta all'autorità nazionale di ciascuno Stato membro in cui i veicoli in questione devono essere messi a disposizione sul mercato, immatricolati o entrare in circolazione. La richiesta specifica i motivi tecnici o economici che impediscono a tali veicoli di conformarsi alle nuove prescrizioni per l'omologazione.

Entro tre mesi dal ricevimento di tale richiesta, l'autorità nazionale interessata decide se e quanti di questi veicoli possono essere immatricolati nel proprio territorio.

4. Il numero di veicoli di fine serie non supera il valore più alto tra il 10 % del numero di veicoli immatricolati nei due anni precedenti e 100 veicoli per Stato membro.

5. Una menzione speciale che definisce il veicolo come veicolo di «fine serie» è apposta sul certificato di conformità dei veicoli entrati in circolazione in base a questa procedura.

6. Gli Stati membri garantiscono che il numero dei veicoli da mettere a disposizione sul mercato, immatricolare o far entrare in circolazione secondo la procedura prevista dal presente articolo sia controllato in modo efficace.

7. Il presente articolo si applica solo alla cessazione della produzione dovuta allo spirare della validità dell'omologazione nel caso di cui all'articolo 37, paragrafo 2, lettera a).

Articolo 45

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

1. I componenti o le entità tecniche indipendenti possono essere messi a disposizione sul mercato o entrare in circolazione solo se soddisfano le prescrizioni dei pertinenti atti elencati nell'allegato II e sono correttamente marcati in conformità dell'articolo 39.

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

3. In deroga al paragrafo 1, gli Stati membri possono autorizzare la messa a disposizione sul mercato o l'entrata in circolazione di componenti o entità tecniche indipendenti esentati da una o più disposizioni del presente regolamento ai sensi dell'articolo 40 o destinati a essere montati su veicoli che abbiano ottenuto l'omologazione ai sensi dell'articolo 42 in relazione a tali componenti o entità tecniche indipendenti.

4. In deroga al paragrafo 1 e fatte salve disposizioni contrarie del presente regolamento o di uno degli atti delegati adottati a norma dello stesso, gli Stati membri possono autorizzare la messa a disposizione sul mercato o l'entrata in circolazione di componenti o entità tecniche indipendenti destinati ad essere montati su veicoli che, quando sono stati messi a disposizione sul mercato o sono entrati in circolazione, non richiedevano l'omologazione ai sensi del presente regolamento o della direttiva 2002/24/CE.

CAPO XII

CLAUSOLE DI SALVAGUARDIA

Articolo 46

Procedura applicabile a veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti che presentano gravi rischi a livello nazionale

1. Qualora le autorità di vigilanza del mercato di uno Stato membro abbiano adottato i provvedimenti di cui all'articolo 20 del regolamento (CE) n. 765/2008 oppure abbiano sufficienti motivi per ritenere che un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente oggetto del presente regolamento comportino un grave rischio per la salute o la sicurezza delle persone o per altri aspetti di tutela del pubblico interesse di cui al presente regolamento, l'autorità che ha rilasciato l'omologazione effettua una valutazione del veicolo, del sistema, del componente o dell'entità tecnica indipendente in questione, tenendo conto di tutte le prescrizioni del presente regolamento. Gli operatori economici interessati cooperano pienamente con le autorità di omologazione e/o vigilanza del mercato.

Se, nel corso di tale valutazione, l'autorità che ha rilasciato l'omologazione rileva che il veicolo, il sistema, il componente o l'entità tecnica indipendente non rispettano le prescrizioni del presente regolamento, intima tempestivamente all'operatore economico interessato di adottare tutte le misure correttive del caso per rendere il veicolo, il sistema, il componente o l'entità tecnica indipendente conformi a dette prescrizioni, oppure di ritirare dal mercato il veicolo, il sistema, il componente o l'entità tecnica indipendente ovvero di richiamarli entro un termine ragionevole, commisurato alla natura del rischio.

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

2. Qualora ritengano che la non conformità non sia limitata al proprio territorio nazionale, le autorità di omologazione informano la Commissione e gli altri Stati membri dei risultati della valutazione e dei provvedimenti imposti all'operatore economico.

3. L'operatore economico garantisce l'adozione di tutte le misure correttive del caso in relazione alla totalità dei veicoli, dei sistemi, dei componenti o delle entità tecniche indipendenti non conformi che ha immesso sul mercato, immatricolato o fatto entrare in circolazione nell'Unione.

4. Qualora l'operatore economico non adotti le misure correttive del caso entro il periodo di cui al paragrafo 1, secondo comma, le autorità nazionali adottano tutti gli opportuni provvedimenti atti a proibire o limitare l'immissione sul mercato, l'immatricolazione o l'entrata in circolazione nei rispettivi mercati nazionali dei veicoli, dei sistemi, dei componenti o delle entità tecniche indipendenti non conformi, a ritirarli dal mercato o a richiamarli.

5. Le autorità nazionali informano senza indugio la Commissione e gli altri Stati membri dei provvedimenti di cui al paragrafo 4.

Le informazioni fornite includono tutti i dettagli disponibili, con particolare riferimento ai dati necessari per l'identificazione del veicolo, del sistema, del componente o dell'entità tecnica indipendente non conformi, all'origine degli stessi, alla natura della presunta non conformità e dei rischi connessi, alla natura e alla durata delle misure nazionali adottate nonché alle argomentazioni addotte dall'operatore economico interessato. In particolare, le autorità di omologazione indicano se la non conformità è dovuta:

- a) al 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 di tutela del pubblico interesse di cui al presente regolamento; o
- b) a carenze nei pertinenti atti elencati nell'allegato II.

6. Entro un mese ciascuno Stato membro comunica alla Commissione e agli altri Stati membri le eventuali misure adottate, trasmettendo altresì tutte le informazioni complementari di cui dispone sulla non conformità del veicolo, del sistema, del componente o dell'entità tecnica indipendente in questione e, in caso di disaccordo con le misure nazionali notificate, le proprie obiezioni.

7. Se, entro un mese dal ricevimento delle informazioni di cui al paragrafo 6 del presente articolo, uno Stato membro o la Commissione hanno sollevato obiezioni nei confronti di una misura adottata da uno Stato membro, tale misura è valutata dalla Commissione in conformità dell'articolo 47.

8. Gli Stati membri garantiscono la tempestiva adozione delle opportune misure restrittive in relazione al veicolo, al sistema, al componente o all'entità tecnica indipendente in questione, come ad esempio il ritiro del veicolo, del sistema, del componente o dell'entità tecnica indipendente dai rispettivi mercati.

Articolo 47

Procedura di salvaguardia dell'Unione

1. Se, nel corso della procedura di cui all'articolo 46, paragrafi 3 e 4, sono sollevate obiezioni nei confronti una misura adottata da uno Stato membro ovvero se la Commissione ritiene una misura nazionale contraria alla legislazione dell'Unione, la stessa Commissione, previa consultazione degli Stati membri e dell'operatore o degli operatori economici interessati, procede senza indugio a una valutazione della misura nazionale. In base ai risultati di tale valutazione, la Commissione decide, secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 73, paragrafo 2, se la misura nazionale sia giustificata.

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

2. Se la misura nazionale è ritenuta giustificata dalla Commissione, tutti gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire il ritiro dal proprio mercato del veicolo, del sistema, del componente o dell'entità tecnica indipendente non conforme e ne informano la Commissione. Se la misura nazionale è ritenuta ingiustificata, lo Stato membro in questione revoca o adegua la misura, in conformità della decisione di cui al paragrafo 1.

3. Se la misura nazionale è ritenuta giustificata ed è imputata a carenze del presente regolamento o degli atti delegati o di esecuzione adottati a norma dello stesso, la Commissione propone gli opportuni provvedimenti come segue:

- a) se si tratta di atti delegati o di esecuzione adottati a norma del presente regolamento, la Commissione propone le modifiche necessarie dell'atto interessato;
- b) se si tratta di regolamenti UNECE, la Commissione propone i necessari progetti di modifica dei regolamenti UNECE in questione secondo la procedura applicabile in base all'accordo del 1958 riveduto.

Articolo 48

Veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti conformi che presentano gravi rischi

1. Se uno Stato membro, a seguito di una valutazione ai sensi dell'articolo 46, paragrafo 1, rileva che determinati veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti, seppur conformi alle prescrizioni applicabili o correttamente marcati, presentano gravi rischi per la sicurezza o sono potenzialmente in grado di danneggiare seriamente l'ambiente o la sanità pubblica, impone all'operatore economico interessato di adottare tutti gli opportuni provvedimenti per garantire che il veicolo, il sistema, il componente o l'entità tecnica indipendente, all'atto dell'immissione sul mercato o dell'immatricolazione ovvero a seguito dell'entrata in circolazione, non presentino più tale rischio, oppure di ritirare dal mercato il veicolo, il sistema, il componente o l'entità tecnica indipendente ovvero di richiamarli entro un termine ragionevole, commisurato alla natura del rischio. Lo Stato membro può rifiutare l'immatricolazione di tali veicoli finché il costruttore non abbia adottato tutti gli opportuni provvedimenti.

2. Per quanto riguarda i veicoli, i sistemi, i componenti o le entità tecniche indipendenti di cui al paragrafo 1, l'operatore economico garantisce l'adozione di misure correttive in relazione alla totalità dei veicoli, dei sistemi, dei componenti o delle entità tecniche indipendenti in questione già immessi sul mercato, immatricolati o entrati in circolazione nell'Unione.

3. Entro un mese lo Stato membro di cui al paragrafo 1 comunica alla Commissione e agli altri Stati membri tutte le informazioni disponibili, con particolare riferimento ai dati necessari per l'identificazione del veicolo, del sistema, del componente o dell'entità tecnica indipendente in questione, all'origine e alla catena di fornitura del veicolo, del sistema, del componente o dell'entità tecnica indipendente, alla natura del rischio nonché alla natura e alla durata delle misure nazionali adottate.

4. La Commissione consulta senza indugio gli Stati membri e l'operatore o gli operatori economici interessati, in particolare la competente autorità che ha rilasciato l'omologazione, e valuta la misura nazionale adottata. In base ai risultati della valutazione, la Commissione decide se la misura nazionale di cui al paragrafo 1 sia considerata giustificata e propone, all'occorrenza, opportune misure.

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

Articolo 49

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

1. Qualora veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti nuovi, muniti di un certificato di conformità o recanti un marchio di omologazione, non siano conformi al tipo omologato, l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE adotta le misure necessarie, inclusa la revoca dell'omologazione, affinché i veicoli, i sistemi, i componenti o le entità tecniche indipendenti in produzione siano resi conformi al tipo omologato.

2. Ai fini del paragrafo 1, le divergenze rispetto a quanto indicato dal certificato di omologazione UE o dal fascicolo di omologazione sono considerate come non conformità al tipo omologato.

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

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

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

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

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

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

Le autorità di omologazione si informano reciprocamente, entro un mese, della revoca di un'omologazione UE e dei relativi motivi.

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

Articolo 50

Immissione sul mercato ed entrata in circolazione di parti o equipaggiamenti che possono comportare gravi rischi per il corretto funzionamento di sistemi essenziali

1. Parti o equipaggiamenti che possono comportare gravi rischi per il corretto funzionamento di sistemi essenziali per la sicurezza del veicolo e per la sua compatibilità ambientale non sono immessi sul mercato, immatricolati o fatti entrare in circolazione e sono vietati, a meno che abbiano ottenuto l'autorizzazione di un'autorità di omologazione a norma dell'articolo 51, paragrafi 1 e 4.

2. Al fine di garantire l'applicazione uniforme del paragrafo 1, la Commissione può adottare atti di esecuzione per stabilire un elenco di tali parti o equipaggiamenti sulla base delle informazioni disponibili, in particolare delle informazioni trasmesse dagli Stati membri per quanto riguarda:

- a) la gravità dei rischi per la sicurezza o per la compatibilità ambientale di veicoli muniti delle parti o degli equipaggiamenti in questione;
- b) il possibile effetto su consumatori e costruttori nel mercato post-vendita dell'eventuale imposizione, a norma del presente articolo, di un'eventuale prescrizione di autorizzazione su parti o equipaggiamenti.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 73, paragrafo 2.

3. Il paragrafo 1 non si applica a parti o equipaggiamenti originali e a parti o equipaggiamenti omologati in conformità di uno degli atti elencati nell'allegato II, a meno che l'omologazione non riguardi aspetti diversi da quelli contemplati al paragrafo 1.

Il paragrafo 1 non si applica alle parti o agli equipaggiamenti prodotti esclusivamente per veicoli da corsa non destinati a circolare sulle strade pubbliche. Qualora parti o equipaggiamenti inclusi in un elenco stabilito mediante un atto di esecuzione di cui al paragrafo 2 abbiano un duplice uso e siano destinati sia alla corsa che alla circolazione su strada, non possono essere messi a disposizione del pubblico per i veicoli destinati all'uso su strada a meno che non siano conformi alle prescrizioni del presente articolo. Se del caso, la Commissione adotta

disposizioni per l'identificazione delle parti o degli equipaggiamenti di cui al presente paragrafo.

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 75 riguardo alle prescrizioni che le parti o gli equipaggiamenti di cui al paragrafo 1 del presente articolo devono soddisfare.

Tali prescrizioni possono essere basate sugli atti elencati nell'allegato II o possono consistere in un confronto tra le parti o gli equipaggiamenti con le prestazioni ambientali o di sicurezza del veicolo originale o, se del caso, di una delle sue parti. In ogni caso le prescrizioni garantiscono che le parti o gli equipaggiamenti non compromettano il funzionamento di sistemi essenziali per la sicurezza del veicolo o per la sua compatibilità ambientale.

Articolo 51

Parti o equipaggiamenti che possono comportare gravi rischi per il corretto funzionamento di sistemi essenziali — relative prescrizioni

1. Ai fini dell'articolo 50, paragrafo 1, il costruttore di parti o equipaggiamenti sottopone all'autorità di omologazione una domanda corredata da un verbale di prova redatto da un servizio tecnico designato attestante che le parti o gli equipaggiamenti oggetto della domanda di autorizzazione soddisfano le prescrizioni di cui all'articolo 50, paragrafo 4. Il costruttore può presentare una sola domanda per tipo di parte a una sola autorità di omologazione.

Su richiesta dell'autorità competente di un altro Stato membro, l'autorità di omologazione che ha concesso l'autorizzazione invia a tale autorità, entro un mese dal ricevimento della richiesta, copia del certificato di omologazione richiesto, completo degli allegati, mediante un sistema comune sicuro di trasmissione elettronica. La copia può altresì presentarsi come copia elettronica sicura.

2. La domanda comprende informazioni relative al costruttore delle parti o degli equipaggiamenti, il tipo, il numero di identificazione e d'ordine delle parti o degli equipaggiamenti, il nome del costruttore del veicolo, il tipo di veicolo ed eventualmente l'anno di costruzione od ogni altra informazione che consenta l'identificazione del veicolo sul quale devono essere installati tali parti o equipaggiamenti.

Una volta accertato, anche in base al verbale di prova e ad altri elementi probanti, che le parti o gli equipaggiamenti in questione sono conformi alle prescrizioni di cui all'articolo 50, paragrafo 4, l'autorità di omologazione autorizza l'immissione sul mercato e l'entrata in circolazione delle parti o degli equipaggiamenti, fatto salvo il paragrafo 4, secondo comma, del presente articolo.

L'autorità di omologazione rilascia immediatamente un certificato al costruttore.

3. La Commissione può adottare atti di esecuzione al fine di elaborare il modello e il sistema di numerazione del certificato di cui al paragrafo 2, terzo comma, del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 73, paragrafo 2.

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

Al costruttore spetta garantire che le parti o gli equipaggiamenti siano prodotti e continuino a essere prodotti alle condizioni alle quali è stata rilasciata l'autorizzazione.

5. Prima di accordare l'autorizzazione, l'autorità di omologazione verifica l'esistenza di modalità e procedure soddisfacenti atte a garantire un controllo efficace della conformità della produzione.

Se constata che le condizioni per il rilascio dell'autorizzazione non sono più soddisfatte, l'autorità di omologazione chiede al costruttore di adottare i provvedimenti necessari a garantire il ripristino della conformità delle parti o degli equipaggiamenti. Se necessario, revoca l'autorizzazione.

6. Le autorità di omologazione dei vari Stati membri sottopongono all'attenzione della Commissione ogni disaccordo relativo all'autorizzazione di cui al paragrafo 2, secondo comma. La Commissione adotta misure adeguate a risolvere il disaccordo, compresa l'eventuale richiesta di revoca dell'autorizzazione, previa consultazione delle autorità di omologazione.

7. Fin quando l'elenco di cui all'articolo 50, paragrafo 2, non sia stato redatto, gli Stati membri possono mantenere le disposizioni nazionali relative a parti o equipaggiamenti che possono influenzare il corretto funzionamento di sistemi essenziali per la sicurezza del veicolo o la sua compatibilità ambientale.

Articolo 52

Richiamo di veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti

1. Se un costruttore cui è stata rilasciata un'omologazione UE di un veicolo completo ha l'obbligo, ai sensi del regolamento (CE) n. 765/2008, di richiamare veicoli immessi sul mercato, immatricolati o della cui entrata in circolazione è responsabile perché un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente montati sul veicolo presentano un grave rischio per la sicurezza, la sanità pubblica o la tutela dell'ambiente, indipendentemente dal fatto che siano debitamente omologati ai sensi del presente regolamento, oppure perché una parte, non soggetta ad alcuna prescrizione specifica ai sensi delle norme sull'omologazione, presenta seri rischi per la sicurezza, la sanità pubblica o la tutela dell'ambiente, ne informa immediatamente l'autorità che ha rilasciato l'omologazione del veicolo.

2. Il costruttore di sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti a cui è stata rilasciata un'omologazione UE informa immediatamente l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione qualora abbia l'obbligo, ai sensi del regolamento (CE) n. 765/2008, di richiamare sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti immessi sul mercato o della cui

entrata in circolazione è responsabile perché presentano un grave rischio per la sicurezza, la sicurezza sul lavoro, la sanità pubblica o la tutela dell'ambiente, indipendentemente dal fatto che siano debitamente omologati ai sensi del presente regolamento.

3. Il costruttore propone all'autorità di omologazione i rimedi idonei a neutralizzare il grave rischio di cui ai paragrafi 1 e 2. L'autorità di omologazione comunica immediatamente i rimedi proposti alle autorità di omologazione degli altri Stati membri.

Le autorità di omologazione garantiscono l'effettiva applicazione dei rimedi nei rispettivi Stati membri.

4. Se i rimedi sono ritenuti insufficienti o non sono stati attuati abbastanza rapidamente dall'autorità di omologazione interessata, questa informerà immediatamente l'autorità che ha rilasciato l'omologazione UE.

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

Articolo 53

Notifica delle decisioni e dei mezzi di impugnazione esperibili

1. Tutte le decisioni prese ai sensi del presente regolamento e tutte le decisioni di rifiuto o di revoca di un'omologazione UE o di rifiuto di un'immatricolazione, di divieto o di limitazione dell'immissione sul mercato, dell'immatricolazione o dell'entrata in circolazione di un veicolo o che impongono il ritiro di un veicolo dal mercato sono debitamente motivate.

2. Tali decisioni sono notificate all'interessato unitamente all'indicazione dei mezzi di impugnazione previsti dalle legislazioni in vigore negli Stati membri interessati e dei relativi termini di esperibilità.

CAPO XIII

REGOLAMENTI INTERNAZIONALI

Articolo 54

Regolamenti UNECE prescritti ai fini dell'omologazione UE

1. I regolamenti UNECE o relative modifiche ai quali l'Unione ha dato voto favorevole o ai quali l'Unione ha aderito e che sono elencati nel presente regolamento o negli atti delegati adottati a norma dello stesso fanno parte delle prescrizioni per l'omologazione UE di un veicolo.

2. Le autorità di omologazione degli Stati membri accettano le omologazioni rilasciate ai sensi dei regolamenti UNECE di cui al paragrafo 1 e, se del caso, i relativi marchi di omologazione, in luogo delle omologazioni e dei marchi di omologazione corrispondenti rilasciati ai sensi del presente regolamento e degli atti delegati adottati a norma dello stesso.

3. Se l'Unione ha votato a favore di un regolamento UNECE o delle relative modifiche ai fini dell'omologazione UE di veicoli, la Commissione adotta un atto delegato ai sensi dell'articolo 75 al fine di rendere obbligatori il regolamento UNECE o le relative modifiche e di modificare il presente regolamento o gli atti delegati adottati a norma dello stesso, a seconda dei casi.

Tale atto delegato precisa le date dell'applicazione obbligatoria del regolamento UNECE o delle sue modifiche e comprende, se del caso, disposizioni transitorie.

La Commissione adotta atti delegati separati che indicano l'applicazione obbligatoria dei regolamenti UNECE.

CAPO XIV

COMUNICAZIONE DI INFORMAZIONI TECNICHE

Articolo 55

Informazioni destinate agli utenti

1. Il costruttore non può fornire informazioni tecniche relative a elementi indicati dal presente regolamento o dagli atti delegati o di esecuzione adottati ai sensi dello stesso che siano diverse dagli elementi approvati dall'autorità di omologazione.

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

3. Le informazioni di cui al paragrafo 2 sono fornite nella lingua ufficiale o nelle lingue ufficiali dello Stato membro in cui il veicolo è destinato all'immissione sul mercato, all'immatricolazione o all'entrata in circolazione. Previa accettazione da parte dell'autorità di omologazione, le informazioni sono inserite nel manuale del proprietario.

Articolo 56

Informazioni destinate ai costruttori di componenti o entità tecniche indipendenti

1. Il costruttore del veicolo fornisce ai costruttori di componenti o di entità tecniche indipendenti tutte le informazioni necessarie all'omologazione UE di componenti o di entità tecniche indipendenti o all'ottenimento di un'autorizzazione ai sensi dell'articolo 50, compresi eventualmente i disegni di cui agli atti delegati e agli atti di esecuzione adottati a norma del presente regolamento.

Il costruttore del veicolo può imporre ai costruttori di componenti o di entità tecniche indipendenti una serie di vincoli tesi a proteggere la riservatezza di informazioni che non sono di dominio pubblico, anche per quanto riguarda i diritti di proprietà intellettuale.

2. Il costruttore di componenti o di entità tecniche indipendenti, in quanto titolare di un certificato di omologazione UE contenente, ai sensi dell'articolo 31, paragrafo 4, restrizioni d'uso o condizioni speciali di montaggio, o entrambe, fornisce al costruttore del veicolo tutte le informazioni dettagliate al riguardo.

Qualora un atto delegato adottato a norma del presente regolamento lo preveda, il costruttore di componenti o di entità tecniche indipendenti fornisce, insieme ai componenti o alle entità tecniche indipendenti prodotte, istruzioni sulle restrizioni d'uso o sulle condizioni speciali di montaggio, o su entrambe.

CAPO XV

ACCESSO ALLE INFORMAZIONI PER LA RIPARAZIONE E LA MANUTENZIONE

Articolo 57

Obblighi dei costruttori

1. I costruttori consentono agli operatori indipendenti un accesso senza restrizioni alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, utilizzando siti web con formato standardizzato, facilmente utilizzabili e rapidi. In particolare, tale accesso non deve essere discriminatorio rispetto all'assistenza o all'accesso di cui fruiscono i concessionari e i riparatori autorizzati. Tale obbligo non si applica qualora un veicolo sia omologato come veicolo di piccole serie.

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

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

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

- a) numero di identificazione inequivocabile del veicolo;
- b) manuali di servizio, inclusi i registri per annotare le riparazioni e le attività di manutenzione nonché i programmi di servizio;
- c) manuali tecnici e bollettini del servizio tecnico;
- d) informazioni su componenti e diagnosi (come valori di misurazione teorici minimi e massimi);
- e) schemi elettrici;

- f) codici diagnostici di guasto, compresi i codici specifici del costruttore;
- g) numero di identificazione e numeri di verifica della calibrazione del software applicabile a un tipo di veicolo;
- h) informazioni su strumenti e equipaggiamenti di proprietà riservata, che vanno fornite per mezzo di tali strumenti e equipaggiamenti;
- i) informazioni sui registri di dati e dati bidirezionali di monitoraggio e prova;
- j) unità di lavoro.

4. Concessionari o riparatori autorizzati che facciano parte del sistema di distribuzione di un certo costruttore di veicoli sono considerati operatori indipendenti ai fini del presente regolamento se forniscono servizi di riparazione o manutenzione a veicoli di un costruttore del cui sistema di distribuzione non sono membri.

5. Le informazioni sulla riparazione e sulla manutenzione dei veicoli devono essere sempre accessibili, salvo durante gli interventi di manutenzione sul sistema d'informazione.

6. Al fine di fabbricare o riparare componenti OBD di ricambio, strumenti diagnostici e attrezzature di prova, i costruttori forniscono, senza discriminazioni, le pertinenti informazioni OBD nonché le informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli a tutti i costruttori o i riparatori interessati a componenti, strumenti diagnostici o attrezzature di prova.

7. Al fine di progettare e costruire equipaggiamenti automobilistici destinati a veicoli a carburanti alternativi, i costruttori forniscono, senza discriminazioni, le pertinenti informazioni OBD nonché le informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli a tutti i costruttori, gli installatori o i riparatori interessati agli equipaggiamenti destinati a veicoli a carburanti alternativi.

8. All'atto della domanda di omologazione UE, il costruttore prova all'autorità di omologazione di essere conforme al presente regolamento riguardo alle informazioni richieste ai sensi del presente articolo.

Qualora le informazioni non siano disponibili o conformi al presente regolamento e agli atti delegati e di esecuzione adottati a norma dello stesso applicabili al momento della domanda di omologazione UE, il costruttore le fornisce entro sei mesi dalla data di omologazione.

La Commissione può adottare atti di esecuzione al fine di elaborare il modello di un certificato in materia di accesso alle informazioni OBD nonché di riparazione e manutenzione del veicolo che fornisce tale prova di conformità all'autorità di

omologazione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 73, paragrafo 2.

9. Se la conformità non viene provata entro il termine indicato al secondo comma del paragrafo 8, l'autorità di omologazione adotta misure adeguate per garantirne il ripristino.

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

11. Se le riparazioni e le attività di manutenzione di un veicolo sono memorizzate in una banca dati centrale del produttore del veicolo o a suo nome, i riparatori indipendenti devono avere accesso gratuito a tali registrazioni e disporre delle informazioni sulle riparazioni e le attività di manutenzione da essi eseguite.

12. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 75 che stabiliscono prescrizioni dettagliate riguardo all'accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione e, in particolare, le specifiche tecniche secondo cui deve essere fornita l'informazione sulla riparazione e la manutenzione del veicolo.

Articolo 58

Obblighi in presenza di più titolari di un'omologazione

1. In caso di omologazione in fasi successive o di omologazione in più fasi, il costruttore responsabile della pertinente omologazione è tenuto anche a comunicare le informazioni sulla riparazione di un determinato sistema, componente, entità tecnica indipendente o fase particolare sia al costruttore finale che agli operatori indipendenti.

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

Articolo 59

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

1. I costruttori possono chiedere la corresponsione di un importo, ragionevole e proporzionato, per l'accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli di cui al presente regolamento. L'importo non è considerato ragionevole né proporzionato se scoraggia l'accesso in quanto non tiene conto della misura in cui l'operatore indipendente utilizza tali informazioni

2. I costruttori mettono a disposizione le informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli su base giornaliera, mensile e annua, fatturando spese d'accesso diverse a seconda dei periodi per i quali esso viene consentito.

Articolo 60

Forum sull'accesso alle informazioni relative ai veicoli

L'ambito di applicazione delle attività svolte dal Forum sull'accesso alle informazioni relative ai veicoli, istituito ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 9, del 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 (EURO 5 ed EURO 6) e all'ottenimento di informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo ⁽¹⁾, è esteso ai veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento.

Sulla base di prove di abuso deliberato o non intenzionale delle informazioni OBD dei veicoli e sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli, il Forum di cui al primo comma fornisce indicazioni alla Commissione sulle misure volte a prevenire tale abuso delle informazioni.

CAPO XVI

DESIGNAZIONE E NOTIFICA DEI SERVIZI TECNICI

Articolo 61

Prescrizioni relative ai servizi tecnici

1. Le autorità di omologazione designatrici garantiscono che, prima di designare un servizio tecnico ai sensi dell'articolo 63, tale servizio tecnico soddisfi le prescrizioni di cui ai paragrafi da 2 a 9 del presente articolo.

2. Fatto salvo l'articolo 64, paragrafo 1, i servizi tecnici sono istituiti ai sensi del diritto nazionale di uno Stato membro e godono di personalità giuridica.

3. I servizi tecnici sono enti terzi indipendenti dai processi di progettazione, fabbricazione, fornitura o manutenzione del veicolo, del sistema, del componente o dell'entità tecnica indipendente che sono chiamati a valutare.

Un ente appartenente a un'associazione di imprese o a una federazione professionale che rappresenta imprese coinvolte nella progettazione, nella fabbricazione, nella fornitura, nell'assemblaggio, nell'utilizzo o nella manutenzione di veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti oggetto di valutazioni, prove o ispezioni da parte dell'ente stesso può essere ritenuto conforme alle prescrizioni di cui al primo comma a condizione che ne siano dimostrate l'indipendenza e l'assenza di qualsiasi conflitto di interesse.

4. Il servizio tecnico, i suoi alti dirigenti e il personale addetti allo svolgimento delle categorie di attività per le quali sono designati a norma dell'articolo 63, paragrafo 1, non sono né il progettista, né il costruttore, né il fornitore, né il responsabile della manutenzione dei veicoli, dei sistemi, dei componenti o delle entità tecniche indipendenti sottoposti alla sua valutazione,

né rappresentano i soggetti impegnati in tali attività. Ciò non preclude l'uso dei veicoli, dei sistemi, dei componenti o delle entità tecniche indipendenti valutati di cui al paragrafo 3 del presente articolo che sono necessari per il funzionamento del servizio tecnico o l'uso di tali veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti a fini personali.

Il 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.

5. Il servizio tecnico e il suo personale eseguono categorie di attività per le quali sono stati designati con il massimo dell'integrità professionale e della competenza tecnica richiesta nello specifico settore e sono liberi da qualsivoglia pressione e incentivo, soprattutto di ordine finanziario, che possa influenzare il loro giudizio o i risultati delle loro attività di valutazione, in particolare pressioni e incentivi provenienti da persone o gruppi di persone interessati ai risultati di tali attività.

6. Il servizio tecnico deve essere in grado di svolgere tutte le categorie di attività per le quali è stato designato ai sensi dell'articolo 63, paragrafo 1, dando all'autorità di omologazione che lo designa prova sufficiente di possedere:

- a) personale con competenze, conoscenze tecniche specifiche e formazione professionale opportune e un'adeguata esperienza sufficiente per lo svolgimento delle sue funzioni;
- b) descrizioni delle procedure pertinenti alle categorie di attività per le quali intende essere designato, garantendo che le procedure stesse siano trasparenti e riproducibili;
- c) procedure per svolgere le categorie di attività per le quali intende essere designato che tengano 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; e
- d) i mezzi necessari per svolgere adeguatamente le funzioni connesse alle categorie di attività per le quali intende essere designato e l'accesso a tutti gli strumenti o impianti occorrenti.

Inoltre, deve dimostrare all'autorità di omologazione che lo designa la sua conformità alle norme stabilite negli atti delegati adottati conformemente all'articolo 65 che sono rilevanti per le categorie di attività per le quali è stato designato.

7. Dev'essere garantita l'imparzialità dei servizi tecnici, dell'alta dirigenza degli stessi e del personale addetto alle valutazioni. Essi non intraprendono alcuna attività che possa essere in conflitto con la loro indipendenza di giudizio o la loro integrità per quanto riguarda le categorie di attività per le quali sono designati.

⁽¹⁾ GU L 199 del 28.7.2008, pag. 1.

8. I servizi tecnici sottoscrivono un contratto di assicurazione per la responsabilità civile in relazione alle loro attività, a meno che detta responsabilità non competeva allo Stato membro in base al diritto nazionale o che lo Stato membro stesso non sia direttamente responsabile della valutazione della conformità.

9. Il personale dei servizi tecnici è tenuto al segreto professionale in relazione a tutte le informazioni di cui viene a conoscenza nell'esercizio delle sue funzioni ai sensi del presente regolamento o di qualsiasi disposizione attuativa di diritto interno, tranne che nei confronti dell'autorità di omologazione che lo designa o qualora lo richieda il diritto dell'Unione o nazionale. I diritti di proprietà sono tutelati.

Articolo 62

Affiliate e subappaltatori dei servizi tecnici

1. I servizi tecnici possono subappaltare alcune delle attività per cui sono stati designati ai sensi dell'articolo 63, paragrafo 1, o far svolgere queste attività da un'affiliata solo con il consenso dell'autorità di omologazione che li designa.

2. Qualora subappaltino compiti specifici connessi alle categorie di attività per le quali sono stati designati oppure ricorrano a un'affiliata, i servizi tecnici garantiscono che il subappaltatore o l'affiliata soddisfino le prescrizioni di cui all'articolo 61 e ne informano di conseguenza l'autorità di omologazione che li designa.

3. I servizi tecnici si assumono l'intera responsabilità per i compiti svolti da subappaltatori o affiliate, indipendentemente dal luogo in cui questi sono stabiliti.

4. I servizi tecnici tengono a disposizione dell'autorità di omologazione che li designa i documenti pertinenti riguardanti la valutazione delle qualifiche del subappaltatore o dell'affiliata e dei compiti da essi svolti.

Articolo 63

Designazione dei servizi tecnici

1. A seconda della loro sfera di competenza, i servizi tecnici sono designati per una o più delle seguenti categorie di attività:

- a) categoria A: servizi tecnici che effettuano, presso laboratori propri, le prove previste dal presente regolamento e dagli atti elencati nell'allegato II;
- b) categoria B: servizi tecnici che effettuano la supervisione di prove previste dal presente regolamento e dagli atti elencati nell'allegato II, qualora tali prove siano eseguite in laboratori del costruttore o di terzi;
- c) categoria C: servizi tecnici che valutano e verificano a scadenze regolari le procedure seguite dal costruttore per controllare la conformità della produzione;
- d) categoria D: servizi tecnici che effettuano la supervisione o eseguono prove o ispezioni destinate alla sorveglianza della conformità della produzione.

2. Un'autorità di omologazione può essere designata quale servizio tecnico in relazione a una o più delle attività di cui al paragrafo 1.

3. I servizi tecnici di un paese terzo, diversi da quelli designati ai sensi dell'articolo 64, possono essere notificati ai fini dell'articolo 67, ma solo se tale accettazione di servizi tecnici è prevista da un accordo bilaterale tra l'Unione e il paese terzo in questione. Ciò non impedisce ad un servizio tecnico istituito ai sensi del diritto nazionale di uno Stato membro conformemente all'articolo 61, paragrafo 2, di stabilire filiali in paesi terzi, a condizione che le filiali siano direttamente gestite e controllate dal servizio tecnico designato.

Articolo 64

Servizi tecnici interni accreditati del costruttore

1. I servizi tecnici interni accreditati del costruttore possono essere designati solo per attività della categoria A nel caso di prescrizioni tecniche per le quali un atto delegato adottato a norma del presente regolamento ammette prove interne. Tali servizi tecnici sono separati e distinti dall'impresa e non partecipano alla progettazione, alla produzione, alla fornitura o alla manutenzione dei veicoli, dei sistemi, dei componenti o delle entità tecniche indipendenti sottoposti alla loro valutazione.

2. I servizi tecnici interni accreditati soddisfano le seguenti prescrizioni:

- a) oltre ad essere designati dall'autorità di omologazione di uno Stato membro, sono accreditati da un organismo nazionale di accreditamento quale definito all'articolo 2, punto 11, del regolamento (CE) n. 765/2008 e in conformità con le norme e la procedura di cui all'articolo 65 del presente regolamento;
- b) sono identificabili, al pari del relativo personale, per quanto concerne l'organizzazione e dispongono, all'interno dell'impresa di cui fanno parte, di metodi di comunicazione tali da garantirne e dimostrarne l'imparzialità al competente organismo nazionale di accreditamento;
- c) né il servizio tecnico interno accreditato né il suo personale intraprendono alcuna attività che possa essere in conflitto con la loro indipendenza di giudizio o la loro integrità per quanto riguarda le categorie di attività per le quali sono designati;
- d) forniscono i loro servizi esclusivamente alle imprese di cui fanno parte.

3. I servizi tecnici interni accreditati non devono essere notificati alla Commissione ai fini dell'articolo 67, ma l'impresa di cui fanno parte o l'organismo nazionale di accreditamento trasmettono informazioni sul relativo accreditamento all'autorità di omologazione designante, su richiesta di quest'ultima

Articolo 65

Procedure relative agli standard di qualità e alla valutazione dei servizi tecnici

Al fine di garantire che i servizi tecnici soddisfino lo stesso elevato standard di qualità in tutti gli Stati membri, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 75 riguardo agli standard che i servizi tecnici devono soddisfare e alla procedura di valutazione dei servizi tecnici ai sensi dell'articolo 66 e al loro accreditamento ai sensi dell'articolo 64.

Articolo 66

Valutazione delle competenze dei servizi tecnici

1. L'autorità di omologazione designante redige una relazione di valutazione attestante che il servizio tecnico candidato è stato valutato in ordine alla sua conformità alle prescrizioni del presente regolamento e degli atti delegati adottati a norma dello stesso. Tale relazione può includere un certificato di accreditamento rilasciato da un organismo di accreditamento.

2. La valutazione su cui si basa la relazione di cui al paragrafo 1 è effettuata conformemente alle disposizioni stabilite in un atto delegato adottato ai sensi all'articolo 65. La relazione di valutazione è riveduta almeno ogni tre anni.

3. La relazione di valutazione è inviata alla Commissione, su richiesta di quest'ultima. In tali casi, se la valutazione non è basata sul certificato di accreditamento rilasciato da un organismo nazionale di accreditamento attestante che il servizio tecnico soddisfa le prescrizioni del presente regolamento, l'autorità di omologazione designante fornisce alla Commissione le prove documentali attestanti la competenza del servizio tecnico e le modalità predisposte per garantire che esso sia periodicamente controllato dall'autorità di omologazione designante e soddisfi le prescrizioni del presente regolamento e degli atti delegati adottati a norma dello stesso.

L'autorità di omologazione che intenda essere designata quale servizio tecnico ai sensi dell'articolo 63, paragrafo 2, documenta la conformità attraverso una valutazione effettuata da controllori indipendenti dell'attività oggetto della valutazione. Detti controllori possono provenire dalla stessa organizzazione purché siano gestiti separatamente dal personale che esegue l'attività oggetto della valutazione.

4. Un servizio tecnico interno accreditato soddisfa le disposizioni pertinenti del presente articolo.

Articolo 67

Procedure di notifica

1. Gli Stati membri notificano alla Commissione nome, indirizzo (anche elettronico), persone responsabili e categoria di attività di ciascun servizio tecnico che hanno designato, nonché eventuali modifiche successive di tali designazioni. L'atto di notifica indica le competenze, tra quelle elencate nell'allegato II, per le quali i servizi tecnici sono stati designati.

2. Un servizio tecnico può svolgere le attività di cui all'articolo 63, paragrafo 1, per conto dell'autorità di omologazione designante competente per l'omologazione solo se è stato in precedenza notificato alla Commissione in conformità del paragrafo 1 del presente articolo.

3. Lo stesso servizio tecnico può essere designato da più autorità di omologazione designanti e notificato dagli Stati membri di tali autorità di omologazione designanti indipendentemente dalla categoria o dalle categorie di attività che svolgerà ai sensi dell'articolo 63, paragrafo 1.

4. Alla Commissione è notificata ogni successiva pertinente modifica della designazione.

5. Se un'organizzazione specifica o un ente competente che svolgono un'attività non rientrante fra quelle di cui all'articolo 63, paragrafo 1, devono essere designati in esecuzione di un atto elencato nell'allegato II, la notifica è effettuata ai sensi del presente articolo.

6. La Commissione pubblica sul proprio sito web un elenco e gli estremi dei servizi tecnici notificati ai sensi del presente articolo.

Articolo 68

Modifiche delle designazioni

1. Qualora accerti o sia informata del fatto che un servizio tecnico designato non è più conforme alle prescrizioni stabilite dal presente regolamento o non adempie ai suoi obblighi, l'autorità di omologazione designante limita, sospende o ritira la designazione, a seconda dei casi, in funzione della gravità del mancato rispetto di tali prescrizioni o dell'inadempimento di tali obblighi. Lo Stato membro che ha notificato il servizio tecnico ne informa immediatamente la Commissione. La Commissione modifica di conseguenza le informazioni pubblicate di cui all'articolo 67, paragrafo 6.

2. In caso di limitazione, sospensione o ritiro della designazione, ovvero di cessazione dell'attività del servizio tecnico, l'autorità di omologazione designante adotta le misure necessarie a garantire che le pratiche di tale servizio tecnico siano evase da un altro servizio tecnico o siano messe a disposizione dell'autorità di omologazione designante o dell'autorità di vigilanza del mercato, su richiesta di queste ultime.

Articolo 69

Contestazione della competenza dei servizi tecnici

1. La Commissione indaga su tutti i casi che ritiene dubbi, o che siano portati alla sua attenzione in quanto tali, in relazione alla competenza di un servizio tecnico o al costante rispetto, da parte dello stesso, delle prescrizioni applicabili e delle responsabilità che gli competono.

2. Lo Stato membro dell'autorità di omologazione designante fornisce alla Commissione, su richiesta, tutte le informazioni relative al fondamento della designazione o del mantenimento della designazione 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 rispetta o non rispetta più le prescrizioni per la sua designazione, la Commissione ne informa di conseguenza lo Stato membro dell'autorità di omologazione designante, al fine di definire — in cooperazione con detto Stato membro — le misure correttive necessarie ed invita detto Stato membro ad adottare tali misure correttive, incluso, se del caso, il ritiro della designazione

Articolo 70

Obblighi operativi dei servizi tecnici

1. I servizi tecnici svolgono le categorie di attività per le quali sono stati designati per conto dell'autorità di omologazione designante e in conformità delle procedure di valutazione e di prova di cui al presente regolamento e degli atti elencati nell'allegato II.

Salvo il caso in cui sono permesse procedure alternative, i servizi tecnici stessi sottopongono a monitoraggio o effettuano essi stessi le prove richieste per un'omologazione o le ispezioni indicate nel presente regolamento o in uno degli atti elencati nell'allegato II. I servizi tecnici non effettuano prove, valutazioni o ispezioni per le quali non siano stati debitamente designati dalla rispettiva autorità di omologazione.

2. In ogni momento, i servizi tecnici:

- a) autorizzano la propria autorità di omologazione designante ad assistere il servizio tecnico all'atto della valutazione della conformità, se del caso; e
- b) fatti salvi l'articolo 61, paragrafo 9, e l'articolo 71, forniscono alla propria autorità di omologazione designante le informazioni sulle categorie di attività rientranti nell'ambito di applicazione del presente regolamento che possano essere richieste.

3. Se constata che le prescrizioni stabilite dal presente regolamento non sono state rispettate dal costruttore, il servizio tecnico lo comunica all'autorità di omologazione designante affinché questa imponga al costruttore l'obbligo di adottare le opportune misure correttive chiedendogli altresì di non rilasciare un certificato di omologazione a meno che non siano state adottate le opportune misure correttive che soddisfino l'autorità di omologazione.

4. Qualora nel corso del controllo della conformità della produzione, dopo il rilascio di un certificato di omologazione, un servizio tecnico che agisce per conto dell'autorità di omologazione designante riscontri che un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente non sono più conformi al presente regolamento, lo comunica all'autorità di omologazione designante. L'autorità di omologazione adotta le opportune misure previste dall'articolo 33.

Articolo 71

Obblighi di informazione dei servizi tecnici

1. I servizi tecnici informano la propria autorità di omologazione designante in merito:

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

2. Su richiesta della propria autorità di omologazione designante, i servizi tecnici forniscono informazioni sulle attività rientranti nell'ambito della loro designazione e qualsiasi altra attività svolta, incluse quelle transfrontaliere e di subappalto.

CAPO XVII

ATTI DI ESECUZIONE E ATTI DELEGATI

Articolo 72

Atti di esecuzione

Ai fini del conseguimento degli obiettivi del presente regolamento e al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento, la Commissione adotta, secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 73, paragrafo 2, atti di esecuzione che specificino le seguenti misure di esecuzione:

- a) il modello di dichiarazione del costruttore concernente la resistenza di sistemi, parti e equipaggiamenti indispensabili per la sicurezza funzionale di cui all'articolo 22, paragrafo 7;
- b) i modelli della scheda tecnica e della documentazione informativa di cui all'articolo 27, paragrafo 4;
- c) il sistema di numerazione dei certificati di omologazione UE di cui all'articolo 29, paragrafo 4;
- d) il modello di certificato di omologazione UE di cui all'articolo 30, paragrafo 2;
- e) il modello per il verbale di prova allegato al certificato di omologazione UE di cui all'articolo 30, paragrafo 3;
- f) il modello per l'elenco delle prescrizioni o degli atti applicabili di cui all'articolo 30, paragrafo 6;
- g) le prescrizioni generali per il formato del verbale di prova di cui all'articolo 32, paragrafo 1;

- h) il modello per il certificato di conformità di cui all'articolo 38, paragrafo 2;
- i) il modello per il marchio di omologazione UE di cui all'articolo 39, paragrafo 3;
- j) le autorizzazioni per il rilascio delle omologazioni UE con deroghe per nuove tecnologie o concezioni di cui all'articolo 40, paragrafo 3;
- k) i modelli per il certificato di omologazione e del certificato di conformità per quanto riguarda le nuove tecnologie o concezioni di cui all'articolo 40, paragrafo 4;
- l) le autorizzazioni che permettono agli Stati membri di prorogare l'omologazione di cui all'articolo 41, paragrafo 2;
- m) l'elenco delle parti ed equipaggiamenti di cui all'articolo 50, paragrafo 2;
- n) il modello e il sistema di numerazione per il certificato di cui all'articolo 51, paragrafo 3, nonché tutti gli aspetti relativi alla procedura di autorizzazione di cui allo stesso articolo;
- o) il modello per il certificato che dia prova della conformità all'autorità di omologazione di cui all'articolo 57, paragrafo 8.

Articolo 73

Procedura di comitato

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

Articolo 74

Modifica degli allegati

Fatte salve le altre disposizioni del presente regolamento relative alla modifica degli allegati, alla Commissione è altresì conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 75 riguardo alle modifiche di quanto segue:

- i) allegato II, parti B e C, per quanto concerne l'introduzione di prescrizioni supplementari sulla sicurezza funzionale e sulla costruzione del veicolo per la sottocategoria L7e-A quad da strada pesanti;
- ii) allegati II e V al fine di introdurre riferimenti agli atti normativi e alle rettifiche;
- iii) allegato V, parte B, al fine di modificare i carburanti di riferimento applicabili;
- iv) allegato VI, parti C e D, al fine di tenere conto dei risultati dello studio di cui all'articolo 23, paragrafo 4, e dell'adozione dei regolamenti UNECE.

Articolo 75

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 atti delegati di cui all'articolo 18, paragrafo 3, all'articolo 20, paragrafo 2, all'articolo 21, paragrafo 5, all'articolo 22, paragrafi 5 e 6, all'articolo 23, paragrafi 6 e 12, all'articolo 24, paragrafo 3, all'articolo 25, paragrafo 8, all'articolo 32, paragrafo 6, all'articolo 33, paragrafo 6, all'articolo 50, paragrafo 4, all'articolo 54, paragrafo 3, all'articolo 57, paragrafo 12, all'articolo 65 e all'articolo 74 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 22 marzo 2013.
3. La delega di potere di cui all'articolo 18, paragrafo 3, all'articolo 20, paragrafo 2, all'articolo 21, paragrafo 5, all'articolo 22, paragrafi 5 e 6, all'articolo 23, paragrafi 6 e 12, all'articolo 24, paragrafo 3, all'articolo 25, paragrafo 8, all'articolo 32, paragrafo 6, all'articolo 33, paragrafo 6, all'articolo 50, paragrafo 4, all'articolo 54, paragrafo 3, all'articolo 57, paragrafo 12, all'articolo 65 e all'articolo 74 può essere revocata in qualsiasi 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. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 18, paragrafo 3, dell'articolo 20, paragrafo 2, dell'articolo 21, paragrafo 5, dell'articolo 22, paragrafi 5 e 6, dell'articolo 23, paragrafi 6 e 12, dell'articolo 24, paragrafo 3, dell'articolo 25, paragrafo 8, dell'articolo 32, paragrafo 6, dell'articolo 33, paragrafo 6, dell'articolo 50, paragrafo 4, dell'articolo 54, paragrafo 3, dell'articolo 57, paragrafo 12, dell'articolo 65 e dell'articolo 74 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due 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 due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

CAPO XVIII

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 76

Sanzioni

1. Gli Stati membri stabiliscono le disposizioni in materia di sanzioni applicabili in caso di violazione, da parte degli operatori economici, del presente regolamento e degli atti delegati o di esecuzione adottati a norma dello stesso. Essi adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'attuazione. Le sanzioni previste sono efficaci, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri comunicano tali disposizioni alla Commissione entro 23 marzo 2015 e notificano immediatamente alla Commissione qualsiasi modifica successiva che le riguarda.

2. Le violazioni soggette a sanzioni comprendono:

- a) il rilascio di dichiarazioni false durante le procedure di omologazione o le procedure di richiamo;
- b) la falsificazione dei risultati delle prove di omologazione;
- c) la mancata comunicazione di dati o specifiche tecniche che potrebbero determinare il richiamo, il rifiuto o il ritiro dell'omologazione;
- d) l'uso di dispositivi di manipolazione;
- e) il rifiuto di dare accesso alle informazioni;
- f) la messa a disposizione sul mercato, da parte degli operatori economici, di veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti soggetti ad omologazione senza tale omologazione oppure la falsificazione dei documenti o delle marche a tale scopo.

Articolo 77

Disposizioni transitorie

1. Fatte salve le altre disposizioni del presente regolamento, esso non invalida nessuna omologazione UE rilasciata a veicoli o sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti prima del 1° gennaio 2016.

2. Salvo disposizione contraria, le omologazioni UE rilasciate a veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti in virtù degli atti di cui all'articolo 81, paragrafo 1, restano valide fino alle date fissate nell'allegato IV per i tipi esistenti di veicoli.

3. In deroga al presente regolamento, i nuovi tipi di veicoli delle categorie L1e, L2e e L6e o i nuovi sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti previsti per tali tipi di veicoli continuano a essere omologati ai sensi della direttiva 2002/24/CE fino al 31 dicembre 2016.

4. Le autorità di omologazione continuano a rilasciare l'estensione dell'omologazione ai veicoli, ai sistemi, ai componenti o alle entità tecniche indipendenti di cui al paragrafo 1 ai sensi della direttiva 2002/24/CE e di qualunque direttiva di cui all'articolo 81, paragrafo 1. Tuttavia, tali omologazioni non sono utilizzate al fine di ottenere un'omologazione di un veicolo completo a norma del presente regolamento.

5. In deroga alla direttiva 2002/24/CE, l'omologazione è concessa anche ai veicoli conformi al presente regolamento e agli atti delegati adottati a norma dello stesso relativi alle prescrizioni per la compatibilità ambientale e le prestazioni di propulsione di cui all'allegato II, parte A, entro il 31 dicembre 2015.

In tal caso, le autorità nazionali non proibiscono, limitano o impediscono l'immatricolazione, l'immissione sul mercato o l'entrata in circolazione di veicoli conformi al tipo omologato.

Articolo 78

Relazione

1. Entro il 31 dicembre 2020 gli Stati membri informano la Commissione sull'applicazione delle procedure di omologazione stabilite nel presente regolamento.

2. Sulla scorta delle informazioni fornite ai sensi del paragrafo 1, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione del presente regolamento entro il 31 dicembre 2021. In particolare la relazione valuta, sulla base dell'esperienza acquisita con l'applicazione del presente regolamento, se sia opportuno prevedere al capo X anche l'omologazione UE delle piccole serie. Se ritenuto necessario, la Commissione presenta una proposta in tal senso.

Articolo 79

Revisione in merito ai sistemi di frenatura avanzati

1. Entro il 31 dicembre 2019 la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio.

2. Tale relazione valuta il montaggio obbligatorio di un sistema di frenatura antibloccaggio integrato da un sistema di frenatura combinato, a scelta del costruttore, sui motocicli della sottocategoria L3e-A1. La relazione si basa su una valutazione della fattibilità tecnica di una simile prescrizione, su un'analisi del rapporto costi-efficacia, su un'analisi degli incidenti stradali e su una consultazione delle parti interessate. Essa tiene inoltre conto delle vigenti norme europee e internazionali in materia.

3. Ai fini della relazione di cui al paragrafo 2, gli Stati membri forniscono alla Commissione entro il 31 dicembre 2017 le statistiche sugli incidenti stradali dei motocicli in questione per i quattro anni precedenti, basate sulla classificazione dei veicoli di cui all'allegato I e sul tipo di sistema di frenatura avanzato montato.

4. Sulla base dei risultati della relazione, la Commissione valuta la possibilità di presentare una proposta legislativa relativa al montaggio obbligatorio dei sistemi di frenatura avanzati per le sottocategorie di veicoli in questione.

Articolo 80

Revisione in merito all'omologazione individuale dei veicoli

1. Entro il 31 dicembre 2022 la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sugli aspetti di cui al paragrafo 3.
2. La relazione si basa su una consultazione delle parti interessate e tiene conto delle vigenti norme europee e internazionali in materia.
3. Entro il 31 dicembre 2021 gli Stati membri comunicano alla Commissione:
 - a) il numero di omologazioni individuali rilasciate ogni anno ai veicoli di categoria L prima della loro prima immatricolazione da parte delle rispettive autorità nazionali a partire dal 1° gennaio 2016;
 - b) i criteri nazionali su cui si basano tali omologazioni nella misura in cui si discostano dalle prescrizioni obbligatorie per l'omologazione UE.
4. La relazione è corredata, se del caso, di proposte legislative ed esamina l'inclusione di omologazioni individuali nel presente regolamento sulla base di prescrizioni armonizzate.

Articolo 81

Abrogazione

1. Fatto salvo l'articolo 77 del presente regolamento, la direttiva 2002/24/CE nonché le direttive 93/14/CEE, 93/30/CEE, 93/33/CEE, 93/93/CEE, 95/1/CE, 97/24/CE, 2000/7/CE, 2002/51/CE, 2009/62/CE, 2009/67/CE, 2009/78/CE, 2009/79/CE, 2009/80/CE e 2009/139/CE sono abrogate con effetto dal 1° gennaio 2016.
2. I riferimenti alle direttive abrogate si intendono fatti al presente regolamento e vanno letti, per quanto riguarda la direttiva 2002/24/CE, secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato IX.

Articolo 82

Entrata in vigore e applicazione

1. Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
2. Esso si applica a decorrere dal 1° gennaio 2016.

Dal 22 marzo 2013, le autorità nazionali non rifiutano l'omologazione UE o l'omologazione nazionale per 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 e agli atti delegati e di esecuzione adottati a norma dello stesso, se un costruttore lo richiede.

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

Fatto a Strasburgo, il 15 gennaio 2013

Per il Parlamento europeo
Il presidente
M. SCHULZ

Per il Consiglio
Il presidente
L. CREIGHTON

ELENCO DEGLI ALLEGATI

- ALLEGATO I — Classificazione dei veicoli
- ALLEGATO II — Elenco completo delle prescrizioni per l'omologazione UE dei veicoli
- ALLEGATO III — Limiti per le piccole serie
- ALLEGATO IV — Calendario per l'applicazione del presente regolamento per quanto riguarda l'omologazione
- ALLEGATO V, parte A — Prove e prescrizioni ambientali
- ALLEGATO V, parte B — Applicazione delle prescrizioni relative alla compatibilità ambientale ai fini dell'omologazione e delle estensioni
- ALLEGATO VI — Valori limite di emissione di inquinanti, tetti OBD e valori limite per il livello sonoro ai fini dell'omologazione e della conformità della produzione
- A) Valori limite di emissione di scarico dopo l'avvio a freddo
- B) Valori limite di emissione per la diagnosi di bordo
- C) Valori limite di emissione per evaporazione
- D) Valori limite del livello sonoro — Euro 4 e Euro 5
- ALLEGATO VII — Durata dei dispositivi di controllo dell'inquinamento
- ALLEGATO VIII — Prescrizioni supplementari di sicurezza funzionale
- ALLEGATO IX — Tavola di concordanza
-

ALLEGATO I

Classificazione dei veicoli

Categoria	Nome della categoria	Criteri comuni di classificazione
L1e-L7e	Tutti i veicoli della categoria L	(1) lunghezza $\leq 4\ 000$ mm o $\leq 3\ 000$ mm per i veicoli L6e-B o $\leq 3\ 700$ mm per i veicoli L7e-C; (2) larghezza $\leq 2\ 000$ mm, o $\leq 1\ 000$ mm per i veicoli L1e, o $\leq 1\ 500$ mm per i veicoli L6e-B e L7e-C; (3) altezza $\leq 2\ 500$ mm.
Categoria	Nome della categoria	Criteri comuni di classificazione
L1e	Veicolo a motore leggero a due ruote	(4) due ruote e dotato di un tipo di propulsione di cui all'articolo 4, paragrafo 3; (5) cilindrata ≤ 50 cm ³ se un motore a combustione interna AC fa parte del sistema di propulsione del veicolo; (6) velocità massima per costruzione del veicolo ≤ 45 km/h; (7) potenza nominale continua o netta massima ⁽¹⁾ $\leq 4\ 000$ W; (8) massa massima = massa tecnicamente ammissibile dichiarata dal costruttore.
Sottocategorie	Nome della sottocategoria	Criteri supplementari della sottocategoria
L1e-A	Cicli a propulsione	(9) veicoli a pedali dotati di una propulsione ausiliaria destinata primariamente ad assistere la pedalata; (10) la potenza della propulsione ausiliaria è interrotta a una velocità del veicolo ≤ 25 km/h; (11) potenza nominale continua o netta massima ⁽¹⁾ $\leq 1\ 000$ W; (12) i tricicli o quadricicli a pedalata assistita conformi ai criteri specifici supplementari della sottocategoria da (9) a (11) sono classificati come tecnicamente equivalenti ai veicoli L1e-A.
L1e-B	Ciclomotore a due ruote	(9) ogni altro veicolo della categoria L1e che non può essere classificato secondo i criteri da (9) a (12) come veicolo L1e-A.

Categoria	Nome della categoria	Criteri comuni di classificazione
L2e	Ciclomotore a tre ruote	(4) tre ruote e dotato di un tipo di propulsione di cui all'articolo 4, paragrafo 3; (5) cilindrata $\leq 50 \text{ cm}^3$ se un motore a combustione interna AC, o cilindrata $\leq 500 \text{ cm}^3$ se un motore a combustione AS fa parte del sistema di propulsione del veicolo; (6) velocità massima per costruzione del veicolo $\leq 45 \text{ km}$; (7) potenza nominale continua o netta massima ⁽¹⁾ $\leq 4\,000 \text{ W}$; (8) massa in ordine di marcia $\leq 270 \text{ kg}$; (9) dotato di un massimo di due posti a sedere, incluso il sedile del conducente.
Sottocategorie	Nome della sottocategoria	Criteri supplementari della sottocategoria
L2e-P	Ciclomotore a tre ruote per il trasporto di passeggeri	(10) veicolo L2e diverso da quelli conformi ai criteri specifici di classificazione per i veicoli L2e-U.
L2e-U	Ciclomotore a tre ruote per scopi commerciali	(10) progettato esclusivamente per il trasporto di beni con un piano di carico approssimativamente piano e orizzontale, aperto o chiuso, che corrisponde ai seguenti criteri: a) $\text{lunghezza}_{\text{piano di carico}} \times \text{larghezza}_{\text{piano di carico}} \geq 0,3 \times \text{lunghezza}_{\text{veicolo}} \times \text{larghezza massima}_{\text{veicolo}}$; oppure b) un'area di carico equivalente a quanto definito sopra, utilizzata per installare macchinari e/o equipaggiamenti; c) progettato con un piano di carico nettamente separato mediante una parete rigida dall'area riservata agli occupanti del veicolo; d) il piano di carico deve poter trasportare un volume minimo pari a 600 mm cubi.

Categoria	Nome della categoria	Criteri comuni di classificazione
L3e ⁽²⁾	Motociclo a due ruote	(4) due ruote e dotato di un tipo di propulsione di cui all'articolo 4, paragrafo 3; (5) massa massima = massa tecnicamente ammissibile dichiarata dal costruttore; (6) veicolo a due ruote che non può essere classificato come della categoria L1e.
Sottocategorie	Nome della sottocategoria	Criteri supplementari della sottocategoria
L3e-A1	Motociclo a basse prestazioni	(7) cilindrata $\leq 125 \text{ cm}^3$; (8) potenza nominale continua o netta massima ⁽¹⁾ $\leq 11 \text{ kW}$; (9) rapporto potenza ⁽¹⁾ /peso $\leq 0,1 \text{ kW/kg}$.
L3e-A2	Motociclo a medie prestazioni	(7) potenza nominale continua o netta massima ⁽¹⁾ $\leq 35 \text{ kW}$; (8) rapporto potenza ⁽¹⁾ /peso $\leq 0,2 \text{ kW/kg}$; (9) non derivato da un veicolo dotato di un motore con il doppio della sua potenza ⁽¹⁾ ; (10) veicolo L3e che non può essere classificato in base ai criteri supplementari della sottocategoria da (7) a (9) come veicolo L3e-A1.
L3e-A3	Motociclo ad alte prestazioni	(7) qualsiasi altro veicolo della categoria L3e che non può essere classificato in base ai criteri di classificazione di un veicolo L3e-A1 o L3e-A2.

Sotto-sottocategorie	Nome della sotto-sottocategoria	Criteri della sotto-sottocategoria aggiuntivi rispetto ai criteri della sottocategoria dei veicoli L3e-A1, L3e-A2 o L3e-A3
L3e-AxE (x = 1, 2 o 3)	Motocicli enduro	<ul style="list-style-type: none"> a) altezza sella ≥ 900 mm; b) luce da terra ≥ 310 mm; c) rapporto di trasmissione totale nella marcia piú alta (rapporto primario \times rapporto secondario nella marcia piú alta \times rapporto finale di trasmissione) $\geq 6,0$ e; d) massa in ordine di marcia piú la massa della batteria in caso di propulsione elettrica o ibrida ≤ 140 kg; e) senza posto passeggero.
L3e-AxT (x = 1, 2 o 3)	Motocicli trial	<ul style="list-style-type: none"> a) altezza sella ≤ 700 mm; b) luce da terra ≥ 280 mm; c) capacit� del serbatoio ≤ 4 litri; d) rapporto di trasmissione totale nella marcia piú alta (rapporto primario \times rapporto secondario nella marcia piú alta \times rapporto finale di trasmissione) $\geq 7,5$; e) massa in ordine di marcia ≤ 100 kg; f) senza posto passeggero.
Categoria	Nome della categoria	Criteri comuni di classificazione
L4e	Motociclo a due ruote con sidecar	<ul style="list-style-type: none"> (4) veicolo base a motore conforme ai criteri di classificazione e sottoclassificazione per i veicoli L3e; (5) veicolo base dotato di un sidecar; (6) con un massimo di quattro posti a sedere incluso il conducente sul motociclo con sidecar; (7) con un massimo di due posti a sedere per passeggeri nel sidecar; (8) massa massima = massa tecnicamente ammissibile dichiarata dal costruttore.

Categoria	Nome della categoria	Criteri comuni di classificazione
L5e	Triciclo a motore	(4) tre ruote e dotato di un tipo di propulsione di cui all'articolo 4, paragrafo 3; (5) massa in ordine di marcia $\leq 1\ 000$ kg; (6) veicolo a tre ruote che non può essere classificato come categoria L2e.
Sottocategorie	Nome della sottocategoria	Criteri supplementari della sottocategoria:
L5e-A	Triciclo	(7) veicoli L5e diversi da quelli conformi ai criteri specifici di classificazione dei veicoli L5e-B; (8) con un massimo di cinque posti a sedere, incluso il sedile del conducente.
L5e-B	Triciclo commerciale	(7) progettato come veicolo commerciale e caratterizzato da un abitacolo chiuso per conducente e passeggero accessibile al massimo da tre lati; (8) dotato di un massimo di due posti a sedere, incluso il sedile del conducente; (9) progettato esclusivamente per il trasporto di beni con un piano di carico approssimativamente piano e orizzontale, aperto o chiuso, che corrisponde ai seguenti criteri: a) $\text{lunghezza}_{\text{piano di carico}} \times \text{larghezza}_{\text{piano di carico}} \geq 0,3 \times \text{lunghezza}_{\text{veicolo}} \times \text{larghezza}_{\text{veicolo}}$; oppure b) un'area di carico equivalente a quanto definito sopra, progettata per installare macchinari e/o equipaggiamenti; c) progettato con un piano di carico nettamente separato mediante una parete rigida dall'area riservata agli occupanti del veicolo; d) il piano di carico deve poter trasportare un volume minimo pari a 600 mm cubi.

Categoria	Nome della categoria	Criteri comuni di classificazione
L6e	Quadriciclo leggero	(4) quattro ruote e dotato di un tipo di propulsione di cui all'articolo 4, paragrafo 3; (5) velocità massima per costruzione del veicolo ≤ 45 km/h; (6) massa in ordine di marcia ≤ 425 kg; e (7) cilindrata ≤ 50 cm ³ se un motore AC, o cilindrata ≤ 500 cm ³ se un motore AS fa parte del sistema di propulsione del veicolo; (8) dotato di un massimo di due posti a sedere, incluso il sedile del conducente.
Sottocategorie	Nome della sottocategoria	Criteri supplementari della sottocategoria
L6e-A	Quad da strada leggero	(9) veicoli della categoria L6e non conformi ai criteri specifici di classificazione per un veicolo L6e-B; (10) potenza nominale continua o netta massima ⁽¹⁾ $\leq 4\,000$ W.
L6e-B	Quadriciclo leggero	(9) abitacolo chiuso per conducente e passeggero accessibile al massimo da tre lati; (10) potenza nominale continua o netta massima ⁽¹⁾ $\leq 6\,000$ W.
Sotto-sottocategorie	Nome della sotto-sottocategoria	Criteri della sotto-sottocategoria aggiuntivi rispetto ai criteri della sottocategoria per un veicolo L6e-B
L6e-BP	Quadriciclo leggero per il trasporto di passeggeri	(11) veicolo L6e-B progettato principalmente per il trasporto di passeggeri; (12) veicolo L6e-B diverso da quelli conformi ai criteri specifici di classificazione per un veicolo L6e-BU.
L6e-BU	Quadriciclo leggero per scopi commerciali	(11) progettato esclusivamente per il trasporto di merci con un piano di carico approssimativamente piano e orizzontale, aperto o chiuso, che corrisponde ai seguenti criteri: a) $\text{lunghezza}_{\text{piano di carico}} \times \text{larghezza}_{\text{piano di carico}} \geq 0,3 \times \text{lunghezza}_{\text{veicolo}} \times \text{larghezza}_{\text{veicolo}}$; oppure b) un'area di carico equivalente a quanto definito sopra per installare macchinari e/o equipaggiamenti; c) progettato con un piano di carico nettamente separato mediante una parete rigida dall'area riservata agli occupanti del veicolo; d) il piano di carico deve poter trasportare un volume minimo pari a 600 mm cubi.

Categoria	Nome della categoria	Criteri comuni di classificazione
L7e	Quadriciclo pesante	(4) quattro ruote e dotato di un tipo di propulsione di cui all'articolo 4, paragrafo 3; (5) massa in ordine di marcia: a) ≤ 450 kg per il trasporto di passeggeri; b) ≤ 600 kg per il trasporto di merci; (6) veicolo L7e che non può essere classificato come veicolo L6e.
Sottocategorie	Nome della sottocategoria	Criteri supplementari della sottocategoria
L7e-A	Quad da strada pesante	(7) veicoli L7e non conformi ai criteri specifici di classificazione per i veicoli L7e-B o L7e-C; e (8) veicolo progettato solamente per il trasporto di passeggeri; (9) potenza nominale continua o netta massima ⁽¹⁾ ≤ 15 kW.
Sotto-sotto categorie	Nome della sotto-sottocategoria	Criteri supplementari della sottocategoria
L7e-A1	Quad da strada pesante A1	(10) massimo due posti, con sella, incluso il posto del conducente; (11) manubrio per il comando dello sterzo.
L7e-A2	Quad da strada pesante A2	(10) veicolo L7e-A non conforme ai criteri specifici di classificazione per un veicolo L7e-A1; (11) massimo due posti, con sedile, incluso il posto del conducente.
Sottocategorie	Nome della sottocategoria	Criteri supplementari della sottocategoria
L7e-B	Quad entro/fuori strada pesante	(7) veicolo L7e non conforme ai criteri specifici di classificazione per un veicolo L7e-C; (8) luce da terra ≥ 180 mm.
Sotto-sottocategorie	Nome della sotto-sottocategoria	Criteri supplementari della sottocategoria
L7e-B1	Quad entro/fuori strada	(9) massimo due posti, con sella, incluso il posto del conducente; (10) dotato di un manubrio per il comando dello sterzo; (11) velocità massima per costruzione del veicolo ≤ 90 km/h; (12) rapporto interasse/luce da terra ≤ 6 .
L7e-B2	Buggy con sedili affiancati	(9) veicolo L7e-B diverso da un veicolo L7e-B1; (10) massimo tre posti, con sedile, due dei quali affiancati, incluso il posto del conducente; (11) potenza nominale continua o netta massima ≤ 15 kW; (12) rapporto interasse/luce da terra ≤ 8 .

Sottocategoria	Nome della sottocategoria	Criteri supplementari della sottocategoria
L7e-C	Quadriciclo pesante	(7) veicolo L7e non conforme ai criteri specifici di classificazione per un veicolo L7e-B; (8) potenza nominale continua o netta massima ≤ 15 kW; (9) velocità massima per costruzione del veicolo ≤ 90 km/h; (10) abitacolo chiuso per conducente e passeggero, accessibile al massimo da tre lati.
Sotto-sottocategorie	Nome della sotto-sottocategoria	Criteri della sotto-sottocategoria aggiuntivi rispetto ai criteri della sottocategoria dei veicoli L7e-Ce:
L7e-CP	Quadriciclo pesante per il trasporto di passeggeri	(11) veicolo L7e-C non conforme ai criteri specifici di classificazione per un veicolo L7e-CU; (12) massimo quattro posti, con sedile, incluso il posto del conducente.
L7e-CU	Quadriciclo pesante per scopi commerciali	(11) progettato esclusivamente per il trasporto di beni con un piano di carico approssimativamente piano e orizzontale, aperto o chiuso, che corrisponde ai seguenti criteri: a) $\text{lunghezza}_{\text{piano di carico}} \times \text{larghezza}_{\text{piano di carico}} \geq 0,3 \times \text{lunghezza}_{\text{veicolo}} \times \text{larghezza}_{\text{veicolo}}$; oppure b) un'area di carico equivalente a quanto definito sopra, progettata per installare macchinari e/o equipaggiamenti; c) progettato con un piano di carico nettamente separato mediante una parete rigida dall'area riservata agli occupanti del veicolo; d) il piano di carico deve poter trasportare un volume minimo pari a 600 mm cubi; (12) massimo due posti, con sedile, incluso il posto del conducente.

NB: le note degli allegati figurano alla fine dell'allegato VIII.

ALLEGATO II

Elenco completo delle prescrizioni per l'omologazione UE dei veicoli ⁽³⁾

N.	Articolo	Oggetto	Atto normativo	Categorie dei veicoli											
				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A	L7e-B	L7e-C
A	PRESCRIZIONI PER LE PRESTAZIONI AMBIENTALI E DI PROPULSIONE														
1	23 e 24	procedure di prova ambientali per le emissioni di scarico, le evaporazioni, le emissioni di gas serra e il consumo di carburante e carburanti di riferimento		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2		velocità massima per costruzione del veicolo, coppia massima del motore e potenza di propulsione totale continua massima del motore		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		procedure di prova relative al rumore		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

N.	Articolo	Atto normativo	Categorie dei veicoli														
			L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2	L7e-C	
B	PRESCRIZIONI DI SICUREZZA FUNZIONALE DEL VEICOLO																
1	22	segnalatori acustici		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2		freni, inclusi i sistemi di antibloccaggio e i sistemi di frenatura combinata	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		sicurezza elettrica	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4		prescrizioni per la dichiarazione del costruttore in merito alla prova di resistenza di sistemi, parti e equipaggiamenti indispensabili per la sicurezza funzionale	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5		strutture protettive anteriori e posteriori			SE			SE	SE	SE	SE	SE	SE	SE	SE	SE	SE
6		vetri, tergicristalli e lavacrystalli, dispositivi di sbrinamento e di disappannamento		SE	SE	SE	SE	SE	X	SE	X	SE	SE	SE	SE	SE	X
7		comandi azionati dal conducente, inclusa l'identificazione di comandi, spie e indicatori		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8		installazione di dispositivi di luce e di segnalazione luminosa, inclusa l'accensione automatica delle luci	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9		visibilità posteriore		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
10		strutture di protezione contro il rischio di ribaltamento (ROPS)														X	
11		ancoraggi delle cinture di sicurezza e cinture di sicurezza			SE				X	SE	SE	SE	X		X	X	
12		posti a sedere (sedili e selle)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
13		capacità, caratteristiche e idoneità alla sterzata	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
14		montaggio di pneumatici	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
15		targhetta della velocità massima del veicolo e sua ubicazione sul veicolo			SE				SE	SE	SE	SE	SE	SE	X	X	SE
16		protezione degli occupanti del veicolo, come finiture interne, poggiatesta, porte del veicolo			SE			SE	SE	SE	SE		SE		SE		SE

N.	Articolo	Atto normativo	Categorie dei veicoli														
			L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2	L7e-C	
17	potenza nominale continua o netta massima e/o limitazione della velocità del veicolo come da progettazione		X	X	X	SE	SE			X	X	X	X	X	X	X	
18	integrità della struttura del veicolo		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	

N.	Articolo	Oggetto	Atto normativo	Categorie dei veicoli													
				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2	L7e-C
C	PRESCRIZIONI DI COSTRUZIONE E PRESCRIZIONI GENERALI DI OMOLOGAZIONE																
1	20	misure contro la manomissione		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2	25	modalità delle procedure di omologazione		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3	33	prescrizioni relative alla conformità della produzione		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4	18	dispositivi di attacco e di agganciamento		SE	SE	SE	SE	SE	SE	SE	SE	SE	SE	SE	SE	SE	SE
5	18	dispositivi di protezione contro un impiego non autorizzato		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6	18	compatibilità elettromagnetica (CEM)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
7	18	sporgenze esterne		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8	18	stoccaggio del carburante		SE	SE	SE	SE	SE	SE	SE	SE	SE	SE	SE	SE	SE	SE
9	18	piattaforma di carico				SE				X		SE			SE	SE	SE
10	18	masse e dimensioni		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
11	21	sistema di diagnosi di bordo					X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12	18	maniglie e poggiatesta per i passeggeri			X	SE	SE	SE	SE	SE	X		SE	SE	SE	SE	
13	18	alloggiamento della targa d'immatricolazione		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
14	18	informazioni sulla riparazione e la manutenzione		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
15	18	cavalletti		X	X		X										
C2	PRESCRIZIONI PER I SERVIZI TECNICI																
16	65	prestazioni e valutazione dei servizi tecnici															

NB: le note degli allegati figurano alla fine dell'allegato VIII.

ALLEGATO III

Limiti per le piccole serie

(Sotto)categoria del veicolo	Nome della (sotto)categoria del veicolo	Piccole serie (unità per ogni tipo reso disponibile sul mercato, immatricolato e immesso sul mercato all'anno)
L1e-A	Ciclo a propulsione	50
L1e-B	Ciclomotore a due ruote	
L2e	Ciclomotore a tre ruote	
L3e	Motociclo a due ruote	75
L4e	Motociclo a due ruote con sidecar	150
L5e-A	Triciclo	75
L5e-B	Triciclo commerciale	150
L6e-A	Quad da strada leggero	30
L6e-B	Quadrimobile leggera	150
L7e-A	Quad da strada pesante	30
L7e-B	Quad entro/fuori strada pesante	50
L7e-C	Quadrimobile pesante	150

ALLEGATO IV

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

Punto	Descrizione	(Sotto)categoria	Nuovi tipi di veicoli Obbligatoria	Tipi di veicoli esistenti Obbligatoria	Ultima data di immatricolazione di veicoli conformi
1.	Applicazione dell'atto delegato per le prescrizioni relative alla compatibilità ambientale e alle prestazioni di propulsione, punti elencati nell'allegato II (A)				
1.1.	Prova di tipo I, prove di emissione di gas di scarico dopo l'avvio a freddo	—	—	—	—
1.1.1.	Ciclo di prova	—	—	—	—
1.1.1.1.	Prova di tipo I: ciclo di prova ECE R 47	L1e, L2e, L6e,	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.1.1.2.	Prova di tipo I ECE R 40 (con ciclo di guida extraurbano, ove opportuno)	L5e-B, L7e-B, L7e-C	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.1.1.3.	Prova di tipo I, WMTC, fase 2	L3e, L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.1.1.4.	Prova di tipo I, ciclo di prova basato su WMTC modificato	L1e — L7e,	1.1.2020	1.1.2021	
1.1.2.	Prova di tipo I, limiti di emissione di gas di scarico		—	—	—
1.1.2.1.	Euro 4: allegato VI (A1)	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.1.2.2.	Euro 4: allegato VI (A1)	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.1.2.3.	Euro 5: allegato VI (A2)	L1e — L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.2.	Prova di tipo II, prove di emissione a regime minimo (accelerato)/in accelerazione libera				
1.2.1.	Prova di tipo II, prove di emissione a regime minimo (accelerato)/in accelerazione libera	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.2.2.	Prova di tipo II, prove di emissione a regime minimo (accelerato)/in accelerazione libera	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	
1.3.	Prova di tipo III, zero emissioni di gas dal basamento				
1.3.1.	Prova di tipo III, zero emissioni di gas dal basamento	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.3.2.	Prova di tipo III, zero emissioni di gas dal basamento	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	
1.4.	Prova di tipo IV, emissioni per evaporazione		—	—	—
1.4.1.	Prova di permeabilità del serbatoio di carburante	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2017	

Punto	Descrizione	(Sotto)categoria	Nuovi tipi di veicoli Obbligatoria	Tipi di veicoli esistenti Obbligatoria	Ultima data di immatricolazione di veicoli conformi
1.4.2.	Prova di permeabilità del serbatoio di carburante	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2016	
1.4.3.	Procedura di prova SHED	L3e, L4e, L5e-A L7e-A	1.1.2016	1.1.2017	
1.4.4.	Procedura di SHED	L6e-A	1.1.2017	1.1.2018	
1.4.5.	Valori limite della prova SHED, allegato VI C1	L3e, L4e, L5e-A L7e-A	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.4.6.	Valori limite della prova SHED, allegato VI C1	L6e-A	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.4.7.	Prova SHED o prova di permeazione del carburante, in attesa dei risultati dello studio di cui all'articolo 23, paragrafi 4 e 5	L1e-A, L1e-B, L2e, L5e-B, L6e-B, L7e-B, L7e-C	1.1.2020	1.1.2021	
1.4.8.	Valori limite della prova SHED, allegato VI C2, in attesa dei risultati dello studio di cui all'articolo 23, paragrafi 4 e 5	L1e — L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.5.	Prova di tipo V, prova di durata ⁽³⁾				
1.5.1.	Euro 4 chilometraggio di durata, allegato VII, A e B	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.5.2.	Euro 4 chilometraggio di durata, allegato VII, A e B	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.5.3.	Euro 5, chilometraggio di durata, allegato VII, A e B	L1e — L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.6.	Non è stata attribuita alcuna prova di tipo VI	—	—	—	—
1.7.	Prova di tipo VII, misurazione e dichiarazione delle emissioni di gas serra/del consumo di carburante o energia			—	
1.7.1.	Prova di tipo VII, misurazione e dichiarazione delle emissioni di gas serra/del consumo di carburante o energia	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.7.2.	Prova di tipo VII, misurazione e dichiarazione delle emissioni di gas serra/del consumo di carburante o energia	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	
1.8.	Prova di tipo VIII, prove ambientali OBD		—	—	
1.8.1.	Prescrizioni funzionali OBD fase I	L3e, L4e, L5e-A, L6e-A e L7e-A	1.1.2016; per L6Ae:1.1.2017	1.1.2017; per L6Ae:1.1.2018	31.12.2020
	Procedura di prova ambientale OBD fase I (prova di tipo VIII)				
	Valori limite della prova ambientale OBD fase I, allegato VI B1				

Punto	Descrizione	(Sotto)categoria	Nuovi tipi di veicoli Obbligatoria	Tipi di veicoli esistenti Obbligatoria	Ultima data di immatricolazione di veicoli conformi
1.8.2.	Prescrizioni funzionali OBD fase I	L3e — L7e	1.1.2020	1.1.2021	
	Procedura di prova ambientale OBD fase I (prova di tipo VIII)				
	Valori limite della prova ambientale OBD fase I, allegato VI B2				
1.8.3.	Prescrizioni funzionali OBD fase II, in attesa dell'articolo 23, paragrafi 4 e 5	L3e, L5e-A, L6e-A, L7e-A	1.1.2020	1.1.2021	
	Procedure di prova ambientale OBD fase II (prova di tipo VIII), in attesa dell'articolo 23, paragrafi 4 e 5				
	Valori limite della prova ambientale OBD fase II, allegato VI B2 in attesa dell'articolo 23, paragrafi 4 e 5				
1.9.	Prova di tipo IX, livello sonoro ⁽³⁾				
1.9.1.	Procedura di prova del livello sonoro e valori limite, allegato VI D	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.9.2.	Procedura di prova del livello sonoro e valori limite ⁽³⁾ , allegato VI D	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.9.3.	Regolamenti UNECE n. 9, 41, 63, 92 e valori limite dell'allegato VI D	L1e — L7e			
1.9.4.	Regolamenti UNECE n. 9, 41, 63, 92 e nuovi valori limite associati proposti dalla Commissione	L1e — L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.10.	Prove di prestazioni di propulsione e prescrizioni concernenti la velocità massima per costruzione del veicolo, la coppia massima, la potenza nominale continua o netta massima e la potenza di picco massima				
1.10.1.	Prove di prestazioni di propulsione e prescrizioni	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.10.2.	Prove di prestazioni di propulsione e prescrizioni	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	

Punto	Descrizione	(Sotto)categoria	Nuovi tipi di veicoli Obbligatoria	Tipi di veicoli esistenti Obbligatoria	Ultima data di immatricola- zione di veicoli conformi
2.	Applicazione dell'atto delegato relativo alle prescrizioni relative alla sicurezza funzionale del veicolo, punti elencati nell'allegato II B ⁽³⁾				
2.1.	Applicazione dell'atto delegato relativo alle prescrizioni relative alla sicurezza funzionale del veicolo, punti elencati nell'allegato II B ⁽³⁾	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
2.2.	Applicazione dell'atto delegato relativo alle prescrizioni relative alla sicurezza funzionale del veicolo, punti elencati nell'allegato II (B) ⁽³⁾	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	
2.3.	Allegato VIII del presente regolamento, dispositivi di sicurezza supplementari ⁽³⁾		—	—	
2.3.1.	Accensione automatica dei fari	L1e — L7e	1.1.2016	1.1.2016	
2.3.2.	Dispositivo di sicurezza della sterzata (differenziale o equivalente)	L1e — L7e	1.1.2016	1.1.2017	
2.3.3.	Sistemi di frenatura avanzati, montaggio obbligatorio	L3e	1.1.2016	1.1.2017	—

Punto	Descrizione	(Sotto)categoria	Nuovi tipi di veicoli Obbligatoria	Tipi di veicoli esistenti Obbligatoria	Ultima data di immatricolazione di veicoli conformi
3.	Applicazione dell'atto delegato relativo alle prescrizioni di costruzione del veicolo, punti elencati nell'allegato II (C) ⁽³⁾				
3.1.	Applicazione dell'atto delegato relativo alle prescrizioni di costruzione del veicolo, punti elencati nell'allegato II (C) ⁽³⁾	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
3.2.	Applicazione dell'atto delegato relativo alle prescrizioni di costruzione del veicolo, punti elencati nell'allegato II C ⁽³⁾	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	

Punto	Descrizione	(Sotto)categoria	Nuovi tipi di veicoli Obbligatoria	Tipi di veicoli esistenti Obbligatoria	Ultima data di immatricola- zione di veicoli conformi
4.	Applicazione dell'atto di esecuzione relativo alle prescrizioni amministrative				
4.1.	Applicazione dell'atto di esecuzione relativo alle prescrizioni amministrative	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
4.2.	Applicazione dell'atto di esecuzione relativo alle prescrizioni amministrative	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	

NB: le note degli allegati figurano alla fine dell'allegato VIII.

ALLEGATO V

A Prove e prescrizioni ambientali

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

Tipo di prova	Descrizione	Prescrizioni: valori limite	Criteri di sottoclassificazione in aggiunta all'articolo 2 e all'allegato I	Prescrizioni: procedure di prova
I	Emissioni di scarico dopo l'avvio a freddo	Allegato VI A	Regolamento tecnico mondiale UNECE n. 2, capitolo 6.3. I veicoli di categoria L dotati di motore a combustione con cilindrata < 50 cm ³ e che viaggiano a v _{max} < 50 km/h sono considerati veicoli di classe I.	
II	— AC o ibrido ⁽⁵⁾ dotato di AC: emissioni al minimo e a regime minimo accelerato — AS o ibrido con motore AS: prova in accelerazione libera	Direttiva 2009/40/CE ⁽⁶⁾		
III	Emissioni di gas dal basamento	Zero emissioni, carter chiuso. Le emissioni di gas dal basamento non sono scaricate direttamente nell'atmosfera da qualunque veicolo per tutto il ciclo di vita utile.		
IV	Emissioni per evaporazione	Allegato VI C		
V	Durata dei dispositivi di controllo dell'inquinamento	Allegati VI e VII		
VI	Non è stata attribuita alcuna prova di tipo VI	Non pertinente		Non pertinente
VII	Emissioni di CO ₂ , consumo di carburante e/o di energia elettrica e autonomia elettrica	Misurazione e dichiarazione, nessun valore limite ai fini dell'omologazione.	Regolamento tecnico mondiale UNECE n. 2, capitolo 6.3. I veicoli di categoria L dotati di motore a combustione con cilindrata < 50 cm ³ e che viaggiano a v _{max} < 50 km/h sono considerati veicoli di classe I.	
VIII	Prove ambientali OBD	Allegato VI B	Regolamento tecnico mondiale UNECE n. 2, capitolo 6.3. I veicoli di categoria L dotati di motore a combustione con cilindrata < 50 cm ³ e che viaggiano a v _{max} < 50 km/h sono considerati veicoli di classe I.	
IX	Livello sonoro	Allegato VI D	Quando i regolamenti UNECE n. 9, 41, 63 o 92 sostituiranno le prescrizioni dell'UE stabilite negli atti delegati relativi alla compatibilità ambientale e alle prestazioni di propulsione, i criteri di (sotto)classificazione di cui a detti regolamenti UNECE (allegato 6) saranno selezionati con riferimento alle prove del livello sonoro di tipo IX.	

B Applicazione delle prescrizioni relative alla compatibilità ambientale ai fini dell'omologazione e delle estensioni

	Veicolo con motore AC, anche ibrido									Veicolo con motore ad accensione spontanea (AS), anche ibrido		Veicolo esclusivamente elettrico o veicolo con propulsione ad aria compressa (CA)	Veicolo a idrogeno con pile a carburante
	Monocarburante ⁽²⁰⁾				Bicarburante			Policarburante		Policarburante	Monocarburante		
	Benzina (E5) ⁽²¹⁾	GPL	GN/ biometano	H ₂	Benzina (E5)	Benzina (E5)	Benzina (E5)	Benzina (E5)	GN/biometano	Diesel (B5)	Diesel (B5)		
GPL					GN/biometano	H ₂	Etanolo (E85)	H ₂ GN	Biodiesel				
Prova di tipo I ⁽¹⁹⁾	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì (entrambi i carburanti)	Sì (solo B5)	Sì	No	No				
Prova di tipo I ⁽¹⁹⁾ Massa di particolati (solo Euro 5) ⁽⁶⁾	Sì	No	No	No	Sì (solo benzina)	Sì (solo benzina)	Sì (solo benzina)	Sì (solo benzina)	No	Sì (solo B5)	Sì	No/ sì per CA	No
Prova di tipo II ⁽¹⁹⁾ compresa opacità del fumo solo per AS	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì (entrambi i carburanti)	Sì (entrambi i carburanti)	Sì (solo benzina)	Sì (entrambi i carburanti)	Sì (solo GN/ biometano)	Sì (solo B5)	Sì	No	No
Prova di tipo III ⁽¹⁹⁾	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	No	No
Prova di tipo IV ⁽¹⁹⁾	Sì	No	No	No	Sì (solo benzina)	Sì (solo benzina)	Sì (solo benzina)	Sì (solo benzina)	No	No	No	No	No
Prova di tipo V ⁽¹⁹⁾	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì (solo benzina)	Sì (solo benzina)	Sì (solo benzina)	Sì (solo benzina)	Sì (solo GN/ biometano)	Sì (solo B5)	Sì	No	No
Prova di tipo VII ⁽¹⁹⁾	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì (entrambi i carburanti)	Sì	Sì (solo consumo)	di energia) Sì (solo consumo di carburante)					

	Veicolo con motore AC, anche ibrido									Veicolo con motore ad accensione spontanea (AS), anche ibrido		Veicolo esclusivamente elettrico o veicolo con propulsione ad aria compressa (CA)	Veicolo a idrogeno con pile a carburante
	Monocarburante ⁽²⁰⁾				Bicarburante			Policarburante		Policarburante	Monocarburante		
	Benzina (E5) ⁽²¹⁾	GPL	GN/biometano	H ₂	Benzina (E5)	Benzina (E5)	Benzina (E5)	Benzina (E5)	GN/biometano	Diesel (B5)	Diesel (B5)		
					GPL	GN/biometano	H ₂	Etanolo (E85)	H ₂ GN	Biodiesel			
Prova di tipo VIII ⁽¹⁹⁾	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì (solo benzina)	Sì (solo benzina)	Sì (solo benzina)	Sì (solo benzina)	Sì (solo GN/biometano)	Sì (solo B5)	Sì	No	No
Prova di tipo IX ⁽¹⁹⁾	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	No Sì per CA	No

NB: le note degli allegati figurano alla fine dell'allegato VIII.

—

ALLEGATO VI

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

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

A1 Euro 4

Categoria del veicolo	Nome della categoria del veicolo	Classe di propulsione	Livello Euro	Massa del monossido di carbonio (CO)	Massa degli idrocarburi totali (THC)	Massa degli ossidi di azoto (NO _x)	Massa del particolato (PM)	Ciclo di prova
				L ₁ (mg/km)	L ₂ (mg/km)	L ₃ (mg/km)	L ₄ (mg/km)	
L1e-A	Ciclo a propulsione	AC/AS/ibrido	Euro 4	560	100	70		ECE R47
L1e-B	Ciclomotore a due ruote	AC/AS/ibrido	Euro 4	1 000	630	170	—	ECE R47
L2e	Ciclomotore a tre ruote	AC/AS/ibrido	Euro 4	1 900	730	170	—	ECE R47
L3e L4e (7)	— Motociclo a due ruote con e senza sidecar — Triciclo — Quad da strada pesante	AC/AC ibrido, v _{max} < 130 km/h	Euro 4	1 140	380	70	—	WMTC, fase 2
L5e-A		AC/AC ibrido, v _{max} ≥ 130 km/h	Euro 4	1 140	170	90	—	WMTC, fase 2
L7e-A		AS/AS ibrido	Euro 4	1 000	100	300	80 (8)	WMTC, fase 2
L5e-B	Triciclo commerciale	AC/AC ibrido	Euro 4	2 000	550	250	—	ECE R40
		AS/AS ibrido	Euro 4	1 000	100	550	80 (8)	ECE R40
L6e-A L6e-B	Quad da strada leggero Quadrimobile leggera	AC/AC ibrido	Euro 4	1 900	730	170		ECE R47
		AS/AS ibrido	Euro 4	1 000	100	550	80 (8)	ECE R47
L7e-B L7e-C	Quad entro/fuori strada pesante Quadrimobile pesante	AC/AC ibrido	Euro 4	2 000	550	250	—	ECE R40
		AS/AS ibrido	Euro 4	1 000	100	550	80 (8)	ECE R40

A2 Euro 5

Categoria veicolo	Nome della categoria del veicolo	Classe di propulsione	Livello Euro ⁽⁴⁾	Massa del monossido di carbonio (CO)	Massa degli idrocarburi totali (THC)	Massa di idrocarburi non metanici (NMHC)	Massa degli ossidi di azoto (NO _x)	Massa del particolato (PM)	Ciclo di prova
				L ₁ (mg/km)	L _{2A} (mg/km)	L _{2B} (mg/km)	L ₃ (mg/km)	L ₄ (mg/km)	
L1e-A	Ciclo a propulsione	AC/AS/ibrido	Euro 5	500	100	68	60	4,5 ⁽⁹⁾	WMTC modificato ⁽¹⁰⁾
L1e-B — L7e	Tutti gli altri veicoli della categoria L	AC/AC ibrido	Euro 5	1 000	100	68	60	4,5 ⁽⁹⁾	WMTC modificato
		AS/AS ibrido		500	100	68	90	4,5	WMTC modificato

B Valori limite di emissione per la diagnosi di bordo

B1 Euro 4, OBD fase I

Categoria veicolo	Nome della categoria del veicolo	Classe di propulsione	Livello Euro	Massa del monossido di carbonio (CO)	Massa degli idrocarburi totali (THC)	Massa degli ossidi di azoto (NO _x)	Ciclo di prova
				OT ₁ (mg/km)	OT ₂ (mg/km)	OT ₃ (mg/km)	
L6e-A	— Quad da strada leggero	AC, AS o ibrido	Euro 4	3 610	2 690	850	ECE R47
L3e ⁽⁵⁾ L4e ⁽⁷⁾ L5e-A L7e-A	— Motociclo a due ruote con e senza sidecar — Triciclo — Quad da strada pesante	AC/AC ibrido v _{max} < 130 km/h	Euro 4	2 170	1 400	350	WMTC, fase 2
		ACAC ibrido v _{max} ≥ 130 km/h		2 170	630	450	WMTC, fase 2
		AS/AS ibrido		2 170	630	900	WMTC, fase 2

B2 Euro 5, OBD fase I e OBD fase II ⁽⁴⁾

Categoria veicolo	Nome della categoria del veicolo	Classe di propulsione	Livello Euro	Massa del monossido di carbonio (CO)	Massa di idrocarburi non metanici (NMHC)	Massa degli ossidi di azoto (NO _x)	Massa del particolato (PM)	Ciclo di prova
				OT ₁ (mg/km)	OT ₂ (mg/km)	OT ₃ (mg/km)	OT ₄ (mg/km)	
L3e — L7e ⁽⁶⁾	Tutti veicoli della categoria L ad eccezione della categoria L1e e L2e	AC/AC ibrido	Euro 5	1 900	250	300	50	WMTC modificato
		AS/AS ibrido	Euro 5	1 900	320	540	50	WMTC modificato

C Valori limite di emissione per evaporazione

C1 Euro 4

Categoria veicolo	Nome della categoria del veicolo	Classe di propulsione	Livello Euro	Massa degli idrocarburi totali (THC) (mg/test)	Ciclo di prova
L3e L4e (7)	Motociclo a due ruote (13) con e senza sidecar	AC (11)	Euro 4	2 000	SHED
L5e-A	Triciclo	AC (11)	Euro 4		
L6e-A	Quad da strada leggero	AC (11)	Euro 4		
L7e-A	Quad da strada pesante	AC (11)	Euro 4		

C2 Euro 5

Categoria del veicolo ⁽¹²⁾	Nome della categoria del veicolo	Classe di propulsione	Livello Euro	Prova di permeazione (mg/m ² /giorno)		Massa degli idrocarburi totali (THC) nella prova SHED (mg/test)
				Serbatoio del carburante	Circuito di alimentazione	
L1e-A	Ciclo a propulsione	AC ⁽¹¹⁾	Euro 5	1 500	15 000	1 500
L1e-B	Ciclomotore a due ruote		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L2e	Ciclomotore a tre ruote		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L3e L4e ⁽⁷⁾	Motociclo a due ruote con e senza sidecar		Euro 5			1 500
5e-A	Triciclo		Euro 5			1 500
L5e-B	Triciclo commerciale		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L6e-A	Quad da strada leggero		Euro 5			1 500
L6e-B	Quadrimobile leggero		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L7e-A	Quad da strada pesante		Euro 5			1 500
L7e-B	Quad entro/fuori strada		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L7e-C	Quadrimobile pesante		Euro 5	1 500	15 000	1 500

D Valori limite del livello sonoro — Euro 4 e Euro 5

Categoria del veicolo	Nome della categoria del veicolo	Livello sonoro Euro 4 ⁽¹⁴⁾ [dB(A)]	Procedura di prova Euro 4 ⁽¹⁶⁾	Livello sonoro Euro 5 ⁽¹⁵⁾ (dB(A))	Procedura di prova Euro 5
L1e-A	Ciclo a propulsione	63 ⁽¹⁴⁾	Atto delegato/Regolamento UNECE n. 63		Regolamento UNECE n. 63
L1e-B	Ciclomotore a due ruote $v_{\max} \leq 25$ km/h	66			
	Ciclomotore a due ruote $v_{\max} \leq 45$ km/h	71			
L2e	Ciclomotore a tre ruote	76	Atto delegato/Regolamento UNECE n. 9		Regolamento UNECE n. 9
L3e	Motociclo a due ruote Cilindrata ≤ 80 cm ³	75	Atto delegato/Regolamento UNECE n. 41		Regolamento UNECE n. 41
	Motociclo a due ruote 80 cm ³ < Cilindrata ≤ 175 cm ³	77			
	Motociclo a due ruote Cilindrata > 175 cm ³	80			
L4e	Motociclo a due ruote con sidecar	80			
L5e-A	Triciclo	80	Atto delegato/Regolamento UNECE n. 9		Regolamento UNECE n. 9
L5e-B	Triciclo commerciale	80			
L6e-A	Quad da strada leggero	80	Atto delegato/Regolamento UNECE n. 63		Regolamento UNECE n. 63
L6e-B	Quadriciclo leggero	80	Atto delegato/Regolamento UNECE n. 9		Regolamento UNECE n. 9
L7e-A	Quad da strada pesante	80			
L7e-B	Quad entro/fuori strada pesante	80			
L7e-C	Quadriciclo pesante	80			

NB: le note degli allegati figurano alla fine dell'allegato VIII.

ALLEGATO VII

Durata dei dispositivi di controllo dell'inquinamento

A Chilometraggio della durata dei veicoli della categoria L

Categoria del veicolo	Nome della categoria del veicolo	Chilometraggio (km) di durata Euro 4 e chilometraggio (km) di durata Euro 5 ⁽⁴⁾
L1e-A L3e-AxT (x = 1, 2 o 3)	— Ciclo a propulsione — Motociclo trial a due ruote	5 500
L1e-B L2e L3e-AxE (x = 1, 2 o 3) L6e-A L7e-B	— Ciclomotore a due ruote — Ciclomotore a tre ruote — Motociclo enduro a due ruote — Quad da strada leggero — Quad entro/fuori strada pesante	11 000
L3e L4e ⁽⁷⁾ L5e L6e-B L7e-C	— Motociclo a due ruote, con e senza sidecar (v _{max} < 130 km/h) — Triciclo — Quadriciclo leggero — Quadriciclo pesante	20 000
L3e L4e ⁽⁷⁾ L7e-A	Motociclo a due ruote, con e senza sidecar (v _{max} ≥ 130 km/h) Quad da strada pesante	35 000

B Fattori di deterioramento (DF)

Categoria del veicolo	Nome della categoria del veicolo	Euro 4 DF (—) DF (—)				Euro 5 ⁽⁴⁾ DF (—)							
		CO	HC	NO _x	PM	CO	THC		NMHC		NO _x		PM ⁽¹⁷⁾
							AC	AS ⁽¹⁸⁾	AC	AS	AC	AS	AS
L1e — L7e	Tutti	1,3	1,2	1,2	1,1	1,3	1,3	1,1	1,3	1,1	1,3	1,1	1,0

NB: le note degli allegati figurano alla fine dell'allegato VIII.

ALLEGATO VIII

Prescrizioni supplementari di sicurezza funzionale

Tema	Prescrizioni
Montaggio obbligatorio di sistemi di frenatura avanzati	<p>a) i motocicli nuovi ⁽²²⁾ della sottocategoria L3e-A1 messi a disposizione, immatricolati e immessi sul mercato devono essere muniti di un sistema antibloccaggio oppure di un sistema di frenatura combinato oppure entrambi i sistemi di frenatura avanzati, a scelta del costruttore del veicolo;</p> <p>b) i motocicli nuovi delle sottocategorie L3e-A2 e L3e-A3 messi a disposizione, immatricolati e immessi sul mercato devono essere muniti di un sistema di frenatura antibloccaggio dei freni.</p> <p>Esenzione:</p> <p>L3e-AxE (x = 1, 2 o 3, motocicli enduro a due ruote) e L3e-AxT (x = 1, 2 o 3, motocicli trial a due ruote) sono esenti dal montaggio obbligatorio di sistemi di frenatura avanzati</p>
Sicurezza della sterzata su strade con pavimentazione dura	I veicoli della categoria L devono essere fabbricati in modo che ognuna delle ruote possa ruotare a velocità diversa in qualsiasi momento in modo da garantire la sicurezza delle sterzate su strade con pavimentazione dura. Nel caso dei veicoli muniti di un differenziale bloccabile, esso deve essere progettato in modo da non essere bloccato allo stato normale.
Miglioramento della visibilità del veicolo e del conducente mediante l'accensione automatica delle luci	<p>Per garantire una migliore visibilità i veicoli della categoria L devono essere muniti dei seguenti dispositivi:</p> <p>a) per i veicoli della categoria L1e: dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa conformemente al regolamento UNECE n. 74 Rev. 2, che prescrive l'accensione automatica delle luci;</p> <p>b) per i veicoli della categoria L3e: a scelta del costruttore del veicolo, dispositivi di illuminazione o di segnalazione luminosa conformi al regolamento UNECE n. 53 Rev. 2 e le sue modifiche 1 e 2 oppure luci diurne specifiche (DRL) conformi al regolamento UNECE n. 87 Rev. 2 e le sue modifiche 1 e 2;</p> <p>c) per i veicoli di tutte le altre sottocategorie della categoria L: un sistema di illuminazione ad accensione automatica oppure, a scelta del costruttore, luci diurne specifiche che si accendono automaticamente ⁽²³⁾.</p>

Tema	Prescrizioni
(Allegato II B.3) Sicurezza elettrica	I veicoli della categoria L, per quanto riguarda i motopropulsori elettrici, quando muniti di uno o più motori elettrici di trazione collegati alla rete in modo non permanente, nonché i componenti e sistemi ad alta tensione loro propri collegati galvanicamente al bus ad alta tensione del motopropulsore elettrico sono progettati in modo tale da evitare qualsiasi rischio per la sicurezza elettrica, applicando le pertinenti prescrizioni del regolamento UNECE n. 100 e la norma ISO 13063.
(Allegato II B.4) Prescrizioni relative alla dichiarazione del costruttore, prescrizioni concernenti la prova di resistenza di sistemi, parti e equipaggiamenti critici relativi alla sicurezza funzionale	<p>Il costruttore dichiara che i veicoli fabbricati in conformità dell'articolo 22, paragrafo 2, lettera a), sono in grado di resistere al normale uso previsto per almeno la distanza specificata di seguito, nei cinque anni successivi alla prima immatricolazione.</p> <p>La distanza è pari a 1,5 volte la distanza specificata nell'allegato VII in diretta relazione alla categoria del veicolo in questione e alla fase di emissione (ovvero il livello Euro) conformemente alla quale il veicolo deve essere omologato. La distanza richiesta non supera tuttavia i 60 000 km per nessuna categoria di veicoli.</p>
(Allegato II B.5) Prescrizioni relative alle strutture protettive anteriori e posteriori	<p>I veicoli della categoria L, per quanto riguarda le strutture anteriori e posteriori, sono progettati in modo tale da evitare parti spigolose o taglienti o sporgenze orientate verso l'esterno che, in caso di scontro, potrebbero agganciare utenti della strada vulnerabili o aumentare considerevolmente la gravità delle lesioni o la possibilità di lacerazioni.</p> <p>La prescrizione si applica alle strutture anteriori e posteriori del veicolo.</p>
(Allegato II B.10) Ancoraggi delle cinture di sicurezza e cinture di sicurezza	Prescrizioni obbligatorie per gli ancoraggi delle cinture di sicurezza e l'installazione delle cinture di sicurezza su veicoli delle categorie L2e, L5e, L6e e L7e muniti di carrozzeria.
(Allegato II B.15) Prescrizioni concernenti la protezione degli occupanti del veicolo, incluse le finiture interne e le porte del veicolo	<p>I veicoli delle categorie L2e, L5e, L6e e L7e muniti di carrozzeria sono progettati in modo tale da evitare parti spigolose o taglienti o sporgenze esterne che possano aumentare considerevolmente la gravità delle lesioni per il conducente e i passeggeri.</p> <p>I veicoli muniti di porte sono progettati in modo tale da assicurare che queste siano fabbricate con le opportune serrature e cerniere.</p>
(Allegato II B.17) Prescrizioni relative all'integrità della struttura del veicolo	Il costruttore dichiara che in caso di richiamo dovuto a un grave rischio per la sicurezza saranno messe immediatamente a disposizione dell'autorità di omologazione e della Commissione, su loro richiesta, analisi specifiche delle strutture, dei componenti e/o delle parti del veicolo per mezzo di calcoli ingegneristici, metodi di prova virtuali e/o prove strutturali. L'omologazione del veicolo non è rilasciata se vi è motivo di dubitare della capacità del costruttore di fornire tali analisi.

NB: le note degli allegati figurano alla fine dell'allegato VIII.

Note esplicative per gli allegati da I a VIII

- (1) I limiti di potenza di cui all'allegato I sono basati sulla potenza nominale continua massima per i veicoli a propulsione elettrica e sulla potenza massima netta per i veicoli con motore a combustione. Il peso di un veicolo è considerato uguale alla sua massa in ordine di marcia.
- (2) La sottoclassificazione di un veicolo L3e in base alla velocità massima di costruzione pari o inferiore a 130 km/h oppure superiore a 130 km/h è indipendente dalla sua sottoclassificazione nelle classi di prestazione della propulsione L3e-A1 (anche se sia improbabile il raggiungimento di 130 km/h), L3e-A2 o L3e-A3.
- (3) «X» significa che il presente regolamento stabilisce prescrizioni obbligatorie per quanto riguarda l'oggetto e la categoria in questione; le prescrizioni dettagliate sono definite negli articoli e nei documenti di riferimento indicati nella tabella.

«SE» significa «se montato». Se il sistema, il componente o l'entità tecnica indipendente indicati nella tabella sono montati sul veicolo perché è obbligatorio solo per alcuni veicoli che rientrano in questa categoria dovrà rispettare le prescrizioni stabilite negli atti delegati e di esecuzione. Allo stesso modo, se il costruttore sceglie volontariamente di dotare il veicolo del sistema, del componente o dell'entità tecnica indipendente, questo dovrà rispettare le prescrizioni stabilite negli atti delegati e di esecuzione.

Laddove un campo della tabella resti vuoto, significa che il presente regolamento non stabilisce prescrizioni per quanto riguarda l'oggetto e la categoria in questione.

- (4) Cfr. articolo 23, paragrafi 4 e 5.
- (5) Se i motori ibridi sono dotati di un sistema stop/start, il costruttore garantisce che il motore a combustione giri al minimo e a regime minimo accelerato. Deve essere possibile sottoporre il veicolo alla prova di accelerazione libera se il sistema di propulsione comprende un motore AS.
- (6) Direttiva 2009/40/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, concernente il controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (GU L 141 del 6.6.2009, pag. 12).
- (7) Solo il motociclo a due ruote di base a cui è fissato il sidecar deve rispettare gli appropriati valori limiti di emissione.
- (8) Solo AS, anche se ad es. un sistema ibrido include un motore AS.
- (9) Applicabile solo ai motori a benzina ad iniezione diretta (ID).
- (10) Lo studio sull'impatto ambientale di cui all'articolo 23, paragrafi 4 e 5, informerà anche in merito alla fattibilità di sottoporre al ciclo di prova WMTC modificato i veicoli della categoria L diversi da L3e, L5e-A e L7e-A.
- (11) Motori AC a benzina, miscela di benzina o etanolo.
- (12) Lo studio dell'impatto ambientale che sarà eseguito per la Commissione a norma dell'articolo 23, paragrafi 4 e 5, esaminerà anche il rapporto costi/efficacia del controllo delle emissioni per evaporazione. Esso esaminerà inoltre la possibilità e il rapporto costi/efficacia di sostituire la prova SHED con una prova di permeazione del serbatoio e del circuito per le categorie di veicoli non ancora sottoposti a prove di emissione per evaporazione (cfr. articolo 23, paragrafi 4 e 5).
- (13) $v_{max} \geq 130$ km/h.
- (14) Fino a quando l'Unione non aderisce ai regolamenti UNECE n. 9, 41, 63 e 92 e adotta tali regolamenti nell'UNECE WP29 e nell'Unione, inclusi gli associati limiti equivalenti del livello sonoro per la fase Euro 4 (ad esempio, come stabilito nell'allegato 6 del regolamento UNECE n. 41 per i motocicli L3e e L4e), i veicoli della categoria L rispettano i limiti stabiliti nell'allegato VI, parte D. Una volta che l'Unione avrà adottato i regolamenti UNECE n. 9, 41, 63 e 92, essi diventeranno obbligatori, inclusi i limiti del livello sonoro che sono equivalenti a quelli fissati nell'allegato VI, parte D, e sostituiranno le procedure di prova nell'atto delegato per quanto riguarda le prescrizioni relative alla compatibilità ambientale e alle prestazioni di propulsione.
- (15) I limiti del livello sonoro TBD Euro 5 devono essere modificati in un atto adottato conformemente alla procedura legislativa ordinaria di cui all'articolo 294 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.
- (16) Un atto delegato adottato a norma del presente regolamento comprende le procedure di prova del livello sonoro; esso sarà sostituito dai regolamenti UNECE n. 9, 41, 63 e 92.
- (17) Applicabile solo ai motori AC, ID e AS.
- (18) Applicabile anche ai veicoli ibridi.
- (19) La descrizione del tipo di prova, i riferimenti ai valori limite e le procedure di prova per le prove di tipo da I a IX figurano nell'allegato V.

- (20) Per i veicoli elettrici o ibridi solo le prescrizioni relative al livello sonoro per veicoli silenziosi.
 - (21) Le date di applicazione delle prescrizioni supplementari di sicurezza figurano nell'allegato IV.
 - (22) I veicoli della categoria L4e (motocicli con sidecar) sono esclusi dalle prescrizioni a) e b) relative al montaggio obbligatorio di sistemi di frenatura avanzati.
 - (23) Per consentire a un motore a combustione di avviarsi, il sistema di illuminazione può essere spento nella fase di avvio del motore per un periodo consecutivo pari o inferiore a 10 secondi.
-

ALLEGATO IX

Tavola di concordanza
(di cui all'articolo 81)

Direttiva 2002/24/CE	Il presente regolamento
Articolo 1, paragrafo 1, primo comma	Articolo 2, paragrafo 1
Articolo 1, paragrafo 1, secondo comma	Articolo 2, paragrafo 2
Articolo 1, paragrafo 1, terzo comma	Articolo 1, paragrafo 1, secondo comma
Articolo 1, paragrafi 2 e 3	Articolo 2, paragrafo 1, articolo 4 e allegato I
Articolo 2	Articolo 3
Articolo 3	Articoli 26 e 27
Articolo 4, paragrafo 1	Articolo 29, paragrafi 1 e 2, e articolo 18
Articolo 4, paragrafo 2	Articolo 29, paragrafo 1, e articolo 33
Articolo 4, paragrafo 3	Articolo 33, paragrafo 3
Articolo 4, paragrafo 4	—
Articolo 4, paragrafo 5	Articolo 33, paragrafi 1 e 3
Articolo 4, paragrafo 6	Articolo 29, paragrafo 3
Articolo 5, paragrafo 1	Articolo 29, paragrafo 10, e articolo 30, paragrafo 3
Articolo 5, paragrafo 2	Articolo 29, paragrafo 10
Articolo 5, paragrafo 3	Articolo 29, paragrafo 4
Articolo 6, paragrafo 1	Articolo 29, paragrafo 5
Articolo 6, paragrafo 2, primo comma	Articolo 29, paragrafo 7
Articolo 6, paragrafo 2, secondo comma	Articolo 29, paragrafo 8
Articolo 7, paragrafo 1, primo comma	Articolo 38, paragrafo 1
Articolo 7, paragrafo 1, secondo comma	Articolo 38, paragrafo 2
Articolo 7, paragrafo 2	—
Articolo 7, paragrafo 3	Articolo 56, paragrafo 2
Articolo 7, paragrafo 4	Articolo 39, paragrafo 2
Articolo 7, paragrafo 5	Articolo 56, paragrafo 2, primo comma
Articolo 7, paragrafo 6	Articolo 56, paragrafo 2, secondo comma
Articolo 8, paragrafo 1	Articolo 39, paragrafo 1
Articolo 8, paragrafo 2	Articolo 39, paragrafo 2
Articolo 9, paragrafo 1	Articolo 9 e articolo 37, paragrafo 4
Articolo 9, paragrafo 2	Articolo 34, paragrafo 1
Articolo 9, paragrafo 3	Articolo 34, paragrafi 1 e 3
Articolo 9, paragrafo 4	Articoli 35 e 36

Direttiva 2002/24/CE	Il presente regolamento
Articolo 9, paragrafo 5	Articolo 37, paragrafo 4
Articolo 10, paragrafo 1	Articolo 49, paragrafo 1
Articolo 10, paragrafo 2	Articolo 49, paragrafo 3
Articolo 10, paragrafo 3	Articolo 49, paragrafo 6
Articolo 10, paragrafo 4	Articolo 49, paragrafo 7
Articolo 11	—
Articolo 12	Articolo 48
Articolo 13	—
Articolo 14, paragrafo 1, lettera b), punto i)	Articolo 67, paragrafo 1, e articolo 64
Articolo 14, paragrafo 1, lettera b), punto ii)	—
Articolo 14, paragrafo 2, primo comma	—
Articolo 14, paragrafo 2, secondo comma	Articolo 63, paragrafo 3
Articolo 15, paragrafi 1 e 2	Articolo 6, paragrafi 2 e 3
Articolo 15, paragrafo 3, primo comma, lettera a), punto i)	Articolo 42
Articolo 15, paragrafo 3, primo comma, lettera a), punto ii)	Articolo 2, paragrafo 2, lettera e)
Articolo 15, paragrafo 3, secondo comma	—
Articolo 15, paragrafo 3, lettera b)	—
Articolo 15, paragrafo 4	—
Articolo 16, paragrafi 1 e 2	Articolo 44
Articolo 16, paragrafo 3	Articolo 40
Articolo 17	Articoli 72, 74 e 75
Articolo 18, paragrafo 1	Articolo 73, paragrafo 1
Articolo 18, paragrafo 2	Articolo 73, paragrafo 2
Articolo 19	—
Articolo 20	—
Articolo 21	Articolo 77, paragrafo 1
Articolo 22	—
Articolo 23	—
Articolo 24	—