

IT

IT

IT



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 23.5.2008
COM(2008) 316 definitivo

2008/0100 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

sui requisiti dell'omologazione per tipo riguardo alla sicurezza generale degli autoveicoli

(presentata dalla Commissione)

{SEC(2008) 1908}
{SEC(2008) 1909}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

- **Motivi e obiettivi della proposta**

Obiettivo della proposta è fissare norme armonizzate sulla fabbricazione degli autoveicoli che garantiscano il buon funzionamento del mercato interno e, al tempo stesso, elevati livelli di sicurezza e di protezione ambientale.

La proposta mira ad accrescere la sicurezza dei veicoli imponendo il montaggio di alcuni dispositivi avanzati di sicurezza. La proposta mira inoltre a migliorare la capacità dei veicoli di rispettare l'ambiente riducendo la rumorosità e le emissioni di CO₂ causate dai pneumatici.

La proposta aiuta infine la competitività dell'industria automobilistica semplificando l'attuale legislazione di omologazione della sicurezza dei veicoli, aumentandone la trasparenza e alleggerendone gli oneri amministrativi.

- **Contesto generale**

I requisiti tecnici di omologazione degli autoveicoli riguardo a numerosi aspetti della sicurezza e dell'ambiente sono stati armonizzati a livello comunitario per evitare che essi differiscano da uno Stato membro all'altro e per garantire elevati livelli di sicurezza stradale e di protezione dell'ambiente nell'intera Comunità.

Sono ora disponibili nuove tecnologie che possono migliorare notevolmente la sicurezza dei veicoli (come i sistemi elettronici di controllo della stabilità) o ridurre le emissioni di CO₂ (come i pneumatici a bassa resistenza al rotolamento). Secondo molti ricercatori, tali tecnologie produrrebbero vantaggi significativi se fossero normalmente presenti sui nuovi veicoli. Fissare requisiti obbligatori comuni impedirebbe anche la frammentazione del mercato interno causata dalla presenza di norme diverse sui prodotti imposte dai singoli Stati membri.

Nella comunicazione "*Un quadro normativo competitivo nel settore automobilistico per il XXI secolo*"¹ la Commissione ha accolto con favore le raccomandazioni della relazione CARS 21² tese a semplificare l'intera struttura normativa dell'omologazione dei veicoli attualmente in vigore. Grazie a tale raccomandazione, la proposta semplifica notevolmente la legislazione relativa alle omologazioni sostituendo 50 direttive di base (e circa altre 100 direttive di modifica ad esse relative) nel campo della sicurezza e dei pneumatici degli autoveicoli con un solo regolamento del Consiglio e del Parlamento.

¹ COM(2007) 22

² CARS 21, Un quadro normativo competitivo nel settore automobilistico per il XXI secolo: ISBN 92-79-00762-9.

- **Disposizioni vigenti nel campo della proposta**

Direttiva 70/221/CEE del Consiglio, direttiva 70/222/CEE del Consiglio, direttiva 70/311/CEE del Consiglio, direttiva 70/387/CEE del Consiglio, direttiva 70/388/CEE del Consiglio, direttiva 71/320/CEE del Consiglio, direttiva 72/245/CEE del Consiglio, direttiva 74/60/CEE del Consiglio, direttiva 74/61/CEE del Consiglio, direttiva 74/297/CEE del Consiglio, direttiva 74/408/CEE del Consiglio, direttiva 74/483/CEE del Consiglio, direttiva 75/443/CEE del Consiglio, direttiva 76/114/CEE del Consiglio, direttiva 76/115/CEE del Consiglio, direttiva 76/756/CEE del Consiglio, direttiva 76/757/CEE del Consiglio, direttiva 76/758/CEE del Consiglio, direttiva 76/759/CEE del Consiglio, direttiva 76/760/CEE del Consiglio, direttiva 76/761/CEE del Consiglio, direttiva 76/762/CEE del Consiglio, direttiva 77/389/CEE del Consiglio, direttiva 77/538/CEE del Consiglio, direttiva 77/539/CEE del Consiglio, direttiva 77/540/CEE del Consiglio, direttiva 77/541/CEE del Consiglio, direttiva 77/649/CEE del Consiglio, direttiva 78/316/CEE del Consiglio, direttiva 78/317/CEE del Consiglio, direttiva 78/318/CEE del Consiglio, direttiva 78/549/CEE del Consiglio, direttiva 78/932/CEE del Consiglio, direttiva 89/297/CEE del Consiglio, direttiva 91/226/CEE del Consiglio, direttiva 92/21/CEE del Consiglio, direttiva 92/22/CEE del Consiglio, direttiva 92/23/CEE del Consiglio, direttiva 92/24/CEE del Consiglio, direttiva 92/114/CEE del Consiglio, direttiva 94/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, direttiva 95/28/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, direttiva 96/79/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, direttiva 96/27/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, direttiva 97/27/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, direttiva 98/91/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, direttiva 2000/40/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, direttiva 2001/56/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, direttiva 2001/85/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, direttiva 2003/97/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.

La proposta e i relativi provvedimenti d'attuazione accoglieranno i requisiti in vigore, elencati nella legislazione di cui sopra. Rispetto alle norme vigenti, la proposta fissa nuove prescrizioni per numerosi dispositivi di sicurezza avanzati come i sistemi elettronici di controllo della stabilità, i sistemi di controllo della pressione dei pneumatici o i dispositivi avanzati di frenata d'emergenza e i sistemi d'avviso di deviazione dalla corsia. La proposta irrigidisce i requisiti di rumorosità del rotolamento dei pneumatici e ne introduce di nuovi riguardo all'aderenza dei pneumatici sul bagnato e alla loro resistenza al rotolamento.

- **Coerenza con altri obiettivi e a altre politiche dell'Unione**

La proposta è coerente con l'obiettivo della CE di rendere le strade più sicure descritto, in particolare, nel *Libro bianco sulla politica europea dei trasporti*³, adottato dalla Commissione nel 2001 e rappresenta il contesto in cui si svolge il *Programma di azione europeo per la sicurezza stradale*.

Riguardo poi agli aspetti ambientali, la proposta attua 2 importanti misure della strategia tesa a ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture e descritte nella comunicazione della Commissione intitolata "*Risultati del riesame della strategia*

³ COM(2001) 370.

comunitaria per ridurre le emissioni di CO2 delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri”⁴.

Infine, la proposta è coerente con la strategia della CE di semplificazione del contesto normativo, di cui alla comunicazione della Commissione “*Aggiornare e semplificare l’acquis comunitario*”⁵ che vede nel sistema di omologazione per tipo degli autoveicoli un settore prioritario per semplificare la normativa comunitaria.

1. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE DELL’IMPATTO

• Consultazione delle parti interessate

Metodi di consultazione, principali settori interessati e profilo generale di quanti hanno risposto

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

- con una consultazione generale su Internet, relativa a tutti gli aspetti della proposta;
- sulle proposte per dispositivi avanzati di frenata d’emergenza, con un progetto che ha esaminato costi e potenziali benefici del montaggio di tali dispositivi su vari tipi di veicoli; il progetto è stato realizzato in collaborazione con un gruppo industriale interessato;
- riguardo ai requisiti dei pneumatici, attraverso numerose riunioni con le organizzazioni dei produttori di pneumatici, gruppi di ricerca e gruppi d’interesse ambientali al fine di raggiungere una serie di prescrizioni equilibrata e attuabile.

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

Durante la consultazione via Internet, le parti interessate hanno sollevato varie questioni. La valutazione d’impatto che accompagna la presente proposta sintetizza esaurientemente le questioni di maggior rilievo sollevate e vaglia il modo in cui si è tenuto conto di esse.

La consultazione aperta su Internet si è svolta tra il 23.8.2007 e il 18.10.2007. Alla Commissione sono pervenute 81 risposte. I risultati sono disponibili al seguente indirizzo

<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/safety/consultation/summary.htm>.

⁴ COM(2007) 19.

⁵ COM(2003) 71.

- **Ricorso al parere di esperti**

Settori scientifici/di competenza interessati

La proposta ha imposto la valutazione di opzioni politiche diverse nonché dei relativi impatti economici, sociali e ambientali.

Metodologia applicata

Sono stati avviati specifici studi di fattibilità per ridurre il rumore di rotolamento dei pneumatici e sui costi e i vantaggi dei dispositivi avanzati di frenata d'emergenza proprio per sviluppare tali aspetti del presente regolamento. Per quantificare i vantaggi che potrebbero derivare dalle misure proposte si è fatto anche ricorso a studi sulla riduzione della CO₂ (effettuati da TNO) e sulla riduzione degli incidenti stradali (effettuati da COWI).

Per lo studio sulla rumorosità dei pneumatici, il consulente ha svolto il seguente lavoro:

- rassegna della letteratura esistente in materia per individuare l'impatto sociale e ambientale del rumore di rotolamento/stradale;
- raccolta e valutazione dei dati desunti da prove di rumore su varie categorie di pneumatici attualmente in commercio;
- analisi di fattibilità sulla riduzione delle soglie di rumorosità dei pneumatici e dell'eventuale impatto su altri parametri progettuali dei pneumatici;
- valutazione delle probabili riduzioni globali di rumorosità dovute alle misure proposte, attraverso adeguate tecniche di modellizzazione al computer;
- collegamento con le varie parti interessate.

Per lo studio sui dispositivi avanzati di frenata d'emergenza, il consulente ha svolto il seguente lavoro:

- esame degli scenari d'infortunio come accadono attualmente e che si potrebbero evitare o attenuare usando questa tecnologia;
- valutazione delle capacità attuali e future dei dispositivi;
- valutazione del "costo economico per veicolo" dell'installazione di tali dispositivi;
- collegamento con le varie parti interessate.

Principali organizzazioni/esperti consultati

Lo studio sulla rumorosità dei pneumatici è stato effettuato dalla FEHRL (*Federation of European Highway Research*). Lo studio sui dispositivi avanzati di frenata d'emergenza è stato effettuato dal TRL (*Transport research laboratory*) Ltd.

I valori limite di rumorosità dei pneumatici proposti nell'allegato del presente regolamento si fondano sulle raccomandazioni della FEHRL. Il lavoro del TRL raccomanda di dare priorità al montaggio dei dispositivi avanzati di frenata d'emergenza sui veicoli pesanti. La valutazione d'impatto fa riferimento ad altre ricerche, anch'esse usate per esaminare le varie opzioni politiche. L'opzione preferita è stata comunque scelta valutandone il rapporto costo-benefici, come spiegato nella valutazione d'impatto allegata alla proposta.

Metodi di diffusione al pubblico del parere degli esperti

Tutte le relazioni di ricerca completate e approvate sono o saranno rese disponibili sul sito Web della DG Imprese e industria.

• Valutazione dell'impatto

Per ciascuno degli aspetti principali della proposta, sono state considerate diverse opzioni:

1. Aspetti legati alla semplificazione

- a) Nessun tipo d'iniziativa. Ciò significa mantenere le 50 direttive attuali con gli eventuali emendamenti del caso. Le direttive CE continueranno a essere applicate parallelamente ai regolamenti attuali dell'UNECE con prescrizioni tecniche di solito (ma non sempre) equivalenti. Per parti interessate non direttamente coinvolte nel sistema d'omologazione, ciò è sempre fonte di notevole confusione e determina una situazione in cui il sistema normativo è tutto meno che veramente trasparente.
- b) Nessuna iniziativa nell'ambito di questo esercizio, ma esame di ciascuna direttiva via via che occorra modificarla per decidere se sia opportuno sostituirla. Questa opzione potrebbe contribuire efficacemente a semplificare il contesto normativo. Ma questa attività di semplificazione avverrebbe nell'arco di molti anni.
- c) Sostituire tutte le attuali direttive con il regolamento proposto. Questa è l'opzione prescelta perché massimizzerebbe i vantaggi della semplificazione favorendo soprattutto autorità nazionali e industria.

2. Tecnologie avanzate di sicurezza

- a) Non fare nulla e lasciare l'iniziativa alle forze di mercato. In alcuni mercati, dispositivi come i sistemi elettronici di controllo della stabilità cominciano a diffondersi su un numero crescente di autovetture. Nei veicoli pesanti e pullman turistici, i vantaggi di sistemi elettronici per il controllo della stabilità sono anche maggiori che nelle autovetture, ma al montaggio volontario di siffatti dispositivi manca spesso l'incentivo del mercato poiché, a differenza di quanto accade nelle autovetture, non sono gli acquirenti a beneficiarne. Inoltre, senza norme armonizzate, esiste il rischio che nell'UE si applichino norme divergenti, dando luogo a una frammentazione del mercato interno.
- b) Fissare norme tecniche per le tecnologie avanzate di sicurezza (se installate) e

permettere ai produttori di installarle facoltativamente. Pur impedendo l'emergere nella UE di norme differenti, come sopra prospettato, tale opzione non garantisce che siano installati su tutti i veicoli dispositivi avanzati di sicurezza.

- c) Stabilire norme tecniche e requisiti di montaggio obbligatori. Tale opzione garantisce lo sfruttamento di tutto il potenziale contenuto nei dispositivi avanzati di sicurezza. Poiché esiste un argomento costi-benefici positivo a favore di tali sistemi, si giustifica l'opzione obbligatoria.

3. Requisiti dei pneumatici

Riguardo ai pneumatici, la proposta introduce nuovi requisiti sui seguenti aspetti: Valori limite al rumore di rotolamento, valori limite alla resistenza al rotolamento, aderenza sul bagnato e sistema di controllo della pressione dei pneumatici.

Per ciascuno di tali aspetti, si trattava in genere di scegliere tra le seguenti opzioni: a) nessuna iniziativa; b) soluzione volontaria/lasciata di mercato; c) soluzione obbligatoria e requisiti tecnici di basso profilo; d) soluzione obbligatoria e requisiti tecnici di alto profilo.

Per tutti gli aspetti è stata scelta l'opzione d). Per la resistenza al rotolamento, l'aderenza sul bagnato e i sistemi di controllo della pressione dei pneumatici, le attività di ricerca e sviluppo sul prodotto sono già a buon punto; è perciò attuabile in tempi relativamente brevi l'imposizione dei requisiti tecnici più severi. Per il sistema di controllo della pressione dei pneumatici, in particolare, fissare standard elevati garantirebbe vantaggi di sicurezza massimi e probabilità massime di raggiungere gli obiettivi di riduzione di CO₂. Anche riguardo al rumore di rotolamento è stata scelta l'opzione d) in quanto è l'unica che garantisca il raggiungimento degli obiettivi ambientali della proposta. È stato tuttavia previsto un periodo di attuazione più lungo perché i requisiti relativi al rumore sono molto più impegnativi di altri.

La Commissione ha effettuato nell'ambito del programma di lavoro una valutazione dell'impatto, la cui relazione è disponibile al seguente indirizzo:

<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/pedestrianprotection/index.htm>.

Poiché altri studi effettuati dall'industria non sono ancora conclusi al momento di completare la presente proposta, la Commissione è pronta a tener adeguatamente conto dei risultati di tali studi nel corso del processo legislativo ed eventualmente a suggerire o ad appoggiare gli adattamenti che si rendessero necessari per evitare qualsiasi impatto negativo sulla sicurezza dei pneumatici.

2. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

• Sintesi delle misure proposte

Abrogando 50 direttive, la proposta semplifica notevolmente il sistema di omologazione degli autoveicoli riguardo ai requisiti di sicurezza e ai pneumatici.

La proposta introduce nuovi requisiti obbligatori sui dispositivi avanzati di sicurezza.

In particolare, essa impone il montaggio obbligatorio:

- di sistemi elettronici di controllo della stabilità, su tutti i veicoli;
- di sistemi di controllo della pressione dei pneumatici, sulle autovetture;
- di dispositivi avanzati di frenata d'emergenza e di sistemi d'avviso di deviazione dalla corsia, sui veicoli pesanti.

La proposta stabilisce inoltre che i dispositivi avanzati di frenata d'emergenza e i sistemi di avviso di deviazione dalla corsia debbano soddisfare le condizioni stabilite nella proposta stessa, se montati volontariamente su altre categorie di veicoli.

La proposta fissa valori limite più severi di emissione sonora per i pneumatici rispetto a quelli della legislazione vigente e introduce nuovi requisiti di aderenza sul bagnato e di resistenza al rotolamento.

- **Base giuridica**

La base giuridica della proposta è l'articolo 95 del trattato.

- **Principio di sussidiarietà**

Si applica il principio di sussidiarietà poiché la proposta non riguarda un campo di competenza esclusivo della Comunità.

Gli obiettivi della proposta non possono essere colti in misura sufficiente dagli Stati membri per i seguenti motivi:

I requisiti tecnici di omologazione degli autoveicoli riguardo a numerosi elementi di sicurezza e ambientali sono stati armonizzati a livello comunitario e un'attività isolata da parte degli Stati membri insidierebbe l'intero sistema di omologazione dei veicoli. L'azione dell'UE è necessaria per evitare l'emergere di barriere in seno al mercato unico.

L'azione comunitaria centra in pieno gli obiettivi della proposta perché scongiura una frammentazione del mercato interno altrimenti inevitabile e migliora la sicurezza e la qualità ecologica dei veicoli.

La proposta è quindi conforme al principio di sussidiarietà.

- **Principio di proporzionalità**

La proposta soddisfa il principio di proporzionalità per i motivi di seguito illustrati.

Come mostrato nella valutazione dell'impatto, la proposta soddisfa il principio di proporzionalità perché non va oltre quanto necessario per centrare l'obiettivo di garantire il buon funzionamento del mercato e al tempo stesso un alto livello di sicurezza pubblica e di protezione dell'ambiente.

La semplificazione del contesto normativo darà un forte contributo alla riduzione delle spese amministrative a carico delle autorità nazionali e dell'industria.

- **Scelta degli strumenti**

Strumento proposto: regolamento.

Altri strumenti non sarebbero opportuni per le ragioni di seguito indicate.

Un regolamento è in grado di garantire il rispetto immediato delle disposizioni in esso contenute senza che sia necessario recepirlo nell'ordinamento giuridico degli Stati membri.

La proposta si serve dell'“approccio a più livelli” originariamente introdotto su richiesta del Parlamento europeo e usato in altri atti legislativi. Tale approccio prevede che la proposta di un atto legislativo e la sua adozione avvengano secondo 2 itinerari diversi ma paralleli:

- innanzitutto, spetta al Parlamento europeo e al Consiglio fissare, attraverso la procedura di codecisione (“la proposta di codecisione”), le norme fondamentali in un regolamento basato sull'articolo 95 del trattato CE;
- in secondo luogo, le specifiche tecniche che attuano le norme fondamentali saranno oggetto di un regolamento della Commissione adottato secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5, lettera a), della decisione 1999/468/EC (le “proposte soggette alla procedura di comitato”).

3. **INCIDENZA SUL BILANCIO**

Nessuna

4. **INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI**

- **Simulazione, fase pilota e periodo transitorio**

La proposta contiene periodi transitori generali per concedere ai costruttori di veicoli e di pneumatici tempi sufficientemente lunghi.

- **Semplificazione**

La proposta introduce una semplificazione della legislazione.

Verranno abrogate 50 direttive concernenti l'omologazione dei veicoli.

La proposta semplifica le procedure amministrative delle autorità pubbliche. La proposta è inserita nel programma modulato (*polling programma*) per l'aggiornamento e la semplificazione dell'*acquis* comunitario e nel programma legislativo e di lavoro della Commissione, con il riferimento 2008/ENTR/004.

- **Abrogazione di disposizioni vigenti**

L'adozione della proposta comporterà l'abrogazione di disposizioni vigenti.

- **Spazio economico europeo**

L'atto proposto riguarda un settore contemplato dall'accordo sul SEE ed è pertanto opportuno estenderlo allo Spazio Economico Europeo.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

sui requisiti dell'omologazione per tipo riguardo alla sicurezza generale degli autoveicoli

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 95,

vista la proposta della Commissione⁶,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo⁷,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato⁸,

considerando quanto segue:

- (1) Il mercato interno comprende uno spazio senza frontiere interne nel quale deve essere garantita la libera circolazione dei beni, delle persone, dei servizi e dei capitali. A tal fine, esiste già un dispositivo comunitario globale di omologazione degli autoveicoli, stabilito dalla 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 ("direttiva quadro")⁹.
- (2) Il presente regolamento è un nuovo e distinto strumento nel contesto della procedura di omologazione comunitaria ai sensi della direttiva 2007/46/CE. Gli allegati IV, VI e XI di tale direttiva vanno, pertanto, modificati di conseguenza.
- (3) I requisiti tecnici di omologazione degli autoveicoli relativi a numerosi aspetti della sicurezza e dell'ambiente sono stati armonizzati a livello comunitario per evitare che essi differiscano da uno Stato membro all'altro e per garantire elevati livelli di sicurezza stradale e di protezione dell'ambiente nell'intera Comunità.
- (4) È opportuno fissare requisiti sia sulla sicurezza generale degli autoveicoli che sull'efficienza ambientale dei pneumatici, poiché esistono sistemi di controllo della pressione dei pneumatici che ne aumentano tanto la sicurezza che l'efficienza ambientale.

⁶ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁷ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁸ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁹ GUL 263 del 9.10.2007, pag. 1.

- (5) In seguito alla richiesta del Parlamento europeo in tal senso, nella legislazione CE riguardante i veicoli è stato introdotto un nuovo approccio normativo. Sulla sicurezza dei veicoli e sulle emissioni di CO₂ e di rumorosità dei pneumatici, il presente regolamento fissa perciò solo delle disposizioni di base mentre le specifiche tecniche saranno indicate da provvedimenti d'attuazione adottati in conformità alla decisione 1999/468/CE del Consiglio del 28 giugno 1999 recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione¹⁰.
- (6) È in particolare opportuno che Commissione possa fissare procedure specifiche, prove e requisiti, finalizzati all'omologazione di autoveicoli, componenti ed entità tecniche. Anche una più precisa definizione delle caratteristiche cui un pneumatico deve rispondere per poter essere definito "Pneumatico professionale da fuori strada" dovrà rientrare tra i suoi compiti, così come la definizione del campo di applicazione esatto dei requisiti fissati dal presente regolamento. La Commissione dovrà inoltre poter precisare i requisiti supplementari di sicurezza dei veicoli destinati al trasporto su strada di merci pericolose all'interno degli Stati membri o tra di essi. A seconda della fattibilità tecnica o economica, la Commissione dovrà poi poter estendere il montaggio obbligatorio di sistemi di controllo della pressione dei pneumatici e di altri dispositivi avanzati di sicurezza a categorie di veicoli diverse da quelle inizialmente interessate. La Commissione dovrà anche poter stabilire specifiche, prove e requisiti tecnici sull'omologazione per tipo di sistemi avanzati per veicoli, diversi da quelli di cui al presente regolamento, e modificare i valori limite di resistenza al rotolamento e di rumorosità di rotolamento dei pneumatici, a causa dell'evolversi dei metodi di prova, senza ridurre gli attuali ambiziosi livelli di protezione ambientale. Poiché tali misure hanno portata generale e mirano a modificare il presente regolamento aggiungendovi nuovi elementi non essenziali, esse vanno adottate con la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5, lettera a), della decisione 1999/468/CE.
- (7) I progressi tecnici nel campo dei sistemi avanzati di sicurezza dei veicoli offrono nuove possibilità di ridurre gli incidenti stradali. Per ridurre al massimo il numero degli incidenti è necessario poter introdurre alcune di queste tecnologie.
- (8) Per semplificare la legislazione e allinearla alle raccomandazioni della Relazione *CARS 21, Un quadro normativo competitivo nel settore automobilistico per il XXI secolo*¹¹, è opportuno abrogare numerose direttive senza con ciò ridurre il livello di protezione degli utenti della strada. I requisiti fissati in tali direttive andranno riportati al presente regolamento ed essere eventualmente sostituiti con riferimenti ai rispettivi regolamenti della commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa (UNECE), recepiti dal diritto comunitario ai sensi dell'articolo 4 della decisione 97/836/CE del Consiglio del 27 novembre 1997 ai fini dell'adesione della Comunità europea all'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

¹⁰ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23. Decisione modificata con decisione 2006/512/CE (GU L 200 del 22.7.2006, pag. 11).

¹¹ ISBN 92-79-00762-9.

motore ed alle condizioni del riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali prescrizioni¹².

- (9) È opportuno stabilire il principio che i veicoli siano concepiti, costruiti e assemblati in modo da ridurre al minimo i rischi di lesione dei loro occupanti e degli altri utenti della strada. A tal fine, è necessario che i produttori garantiscano che i veicoli soddisfino i requisiti pertinenti fissati dal presente regolamento. Le misure in tal senso comprenderanno, senza esaurirvisi, requisiti relativi alla integrità strutturale del veicolo, ai sistemi per assistere il conducente a controllare il veicolo, ai sistemi per informare, in modo acustico e visivo, il conducente sullo stato del veicolo e della zona circostante, ai sistemi d'illuminazione del veicolo, ai sistemi di protezione degli occupanti, dell'esterno e degli accessori del veicolo, alle masse e alle dimensioni, ai pneumatici, ai sistemi avanzati del veicolo e simili. È poi necessario che i veicoli soddisfino requisiti specifici relativi a veicoli destinati al trasporto di merci particolari e ai loro rimorchi o relativi agli autobus.
- (10) Il calendario per l'introduzione dei nuovi requisiti specifici di omologazione dei veicoli dovrà tener conto dell'effettiva applicabilità di tali requisiti. In genere, i requisiti si dovranno applicare inizialmente solo ai nuovi tipi di veicoli. I tipi di veicoli già esistenti usufruiranno di un certo periodo di tempo per conformarsi alle prescrizioni. Il montaggio obbligatorio di sistemi di controllo della pressione dei pneumatici sarà limitato inizialmente alle sole autovetture. Il montaggio obbligatorio di altri dispositivi avanzati di sicurezza sarà limitato inizialmente ai soli veicoli pesanti.
- (11) Se il costruttore monta volontariamente sul veicolo dispositivi avanzati di sicurezza, è necessario che tali dispositivi soddisfino le pertinenti prescrizioni fissate dal presente regolamento.
- (12) È opportuno attuare le misure annunciate nella comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo “Risultati del riesame della strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri”¹³ volti a ridurre le emissioni di CO₂ dovute ai pneumatici. Tale riduzione sarà ottenuta combinando pneumatici a bassa resistenza al rotolamento e introduzione di sistemi di controllo della pressione dei pneumatici. Al tempo stesso, è anche opportuno precisare le prescrizioni per ridurre il rumore di rotolamento e mantenere alti livelli di sicurezza dei pneumatici introducendo requisiti di aderenza sul bagnato. Le relative scadenze di attuazione devono riflettere le difficoltà che ostacolano la soddisfazione di tutti questi requisiti. In particolare, data la difficoltà di rispettare i requisiti sul rumore di rotolamento e dato il tempo di cui l'industria avrà bisogno per sostituire le attuali linee di pneumatici, sarà opportuno prevedere un periodo più lungo per applicare i requisiti sul rumore di rotolamento riguardo ai nuovi pneumatici di tipi già in commercio.
- (13) È probabile che alcune categorie di pneumatici, compresi i pneumatici professionali da fuori strada, soggetti a limiti di velocità, e quelli destinati a veicoli immatricolati prima del 1990, debbano essere prodotte in quantità molto piccole. È perciò opportuno esentare tali categorie da alcuni requisiti del presente regolamento se emerge

¹² GU L 346 del 17.12.1997, pag. 78.

¹³ COM(2007) 19.

un'incompatibilità tra questi e l'uso dei pneumatici o se gli oneri da essi causato risulti sproporzionato.

- (14) I sistemi elettronici di controllo della stabilità, i dispositivi avanzati di frenata d'emergenza e i sistemi d'avviso di deviazione dalla corsia hanno un elevato potenziale di riduzione degli incidenti stradali. È perciò necessario fissare dei requisiti per tali sistemi.
- (15) È importante che i pezzi di ricambio dei sistemi coperti dal presente regolamento siano soggetti a requisiti di sicurezza e a procedure d'omologazione equivalenti. È quindi opportuno che i pezzi di ricambio e le entità tecniche vengano omologate.
- (16) Gli Stati membri devono stabilire norme sulle sanzioni applicabili in caso di violazione del presente regolamento e garantirne l'applicazione. Tali sanzioni dovranno essere effettive, proporzionate e dissuasive.
- (17) A partire dalle date di applicazione ai nuovi veicoli, alle componenti e alle entità tecniche nuove dei requisiti del presente regolamento, vanno abrogate le seguenti direttive del Consiglio:
- Direttiva 70/221/CEE del Consiglio, del 20 marzo 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative ai serbatoi di carburante liquido e ai dispositivi di protezione posteriori dei veicoli a motore e dei loro rimorchi¹⁴,
 - Direttiva 70/222/CEE del Consiglio, del 20 marzo 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative all'alloggiamento ed al montaggio delle targhe posteriori d'immatricolazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi¹⁵,
 - Direttiva 70/311/CEE del Consiglio, dell'8 giugno 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative ai dispositivi di sterzo dei veicoli a motore e dei loro rimorchi¹⁶,
 - Direttiva 70/387/CEE del Consiglio del 27 luglio 1970 per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative alle porte dei veicoli a motore e dei loro rimorchi¹⁷,
 - Direttiva 70/388/CEE del Consiglio del 27 luglio 1970 per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative al segnalatore acustico dei veicoli a motore¹⁸,

¹⁴ GU L 76 del 6.4.1970, pag. 23. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/96/CE (GU L 363 del 20.12.2006, pag. 81).

¹⁵ GU L 76 del 6.4.1970, pag. 25. Direttiva modificata dall'Atto di adesione del 1972.

¹⁶ GU L 133 del 18.06.1970, pag. 10. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 1999/7/CE della Commissione (GU L 40 del 13.2.1999, pag. 36).

¹⁷ GU L 176 del 10.8.1970, pag. 5. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2001/31/CE della Commissione (GU L 130 del 12.5.2001, pag. 33).

¹⁸ GU L 176 del 10.8.1970, pag. 12. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/96/CE.

- Direttiva 71/320/CEE del Consiglio, del 26 luglio 1971, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative alla frenatura di talune categorie di veicoli a motore e dei loro rimorchi¹⁹,
- Direttiva 72/245/CEE del Consiglio, del 20 giugno 1972, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative alla soppressione delle perturbazioni radioelettriche provocate dai motori ad accensione comandata dei veicoli a motore²⁰,
- Direttiva 74/60/CEE del Consiglio, del 17 dicembre 1973, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative alle finiture interne dei veicoli a motore (parti interne dell'abitacolo diverse dal o dai retrovisori interni, disposizione degli organi di comando, tetto o tetto apribile, schienale e parte posteriore dei sedili)²¹,
- Direttiva 74/61/CEE del Consiglio, del 17 dicembre 1973, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relativa ai dispositivi di protezione contro un impiego non autorizzato dei veicoli a motore²²,
- Direttiva 74/297/CEE del Consiglio, del 4 giugno 1974, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative alle finiture interne dei veicoli a motore (comportamento del dispositivo di guida in caso di urto)²³,
- Direttiva 74/408/CEE del Consiglio, del 22 luglio 1974, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative alle finiture interne dei veicoli a motore (resistenza dei sedili e del loro ancoraggio)²⁴,
- Direttiva 74/483/CEE del Consiglio, del 17 settembre 1974, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative alle sporgenze esterne dei veicoli a motore²⁵,
- Direttiva 75/443/CEE del Consiglio, del 26 giugno 1975, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative alla retromarcia e al tachimetro (indicatore di velocità) dei veicoli a motore²⁶,
- Direttiva 76/114/CEE del Consiglio, del 18 dicembre 1975, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative alle targhette ed

¹⁹ GU L 202 del 6.9.1971, pag. 37. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/96/CE.

²⁰ GU L 152 del 6.7.1972, pag. 15. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/96/CE.

²¹ GU L 38 dell'11.2.1974, pag. 2. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2000/4/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 87 dell'8.4.2000, pag. 22).

²² GU L 38 dell'11.2.1974, pag. 22. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/96/CE.

²³ GU L 165 del 20.6.1974, pag. 16. Direttiva modificata dalla direttiva 91/662/CE della Commissione (GU L 366 del 31.12.1991, pag. 1).

²⁴ GU L 221 del 12.8.1974, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/96/CE.

²⁵ GU L 266 del 2.10.1974, pag. 4. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2007/15/CE della Commissione (GU L 75 del 15.3.2007, pag. 21).

²⁶ GU L 196 del 26.7.1975, pag. 1. Direttiva modificata dalla direttiva 97/39/CE della Commissione (GU L 177 del 5.7.1997, pag. 15).

alle iscrizioni regolamentari nonché alla loro posizione e modo di fissaggio per i veicoli a motore e i loro rimorchi²⁷,

- Direttiva 76/115/CEE del Consiglio, del 18 dicembre 1975, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative agli ancoraggi delle cinture di sicurezza dei veicoli a motore²⁸,
- Direttiva 76/756/CEE del Consiglio, del 27 luglio 1976, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative all'installazione dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa dei veicoli a motore e dei loro rimorchi²⁹,
- Direttiva 76/757/CEE del Consiglio, del 27 luglio 1976, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative ai catadiottri dei veicoli a motore e dei loro rimorchi³⁰,
- Direttiva 76/758/CEE del Consiglio, del 27 luglio 1976, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative alle luci d'ingombro, alle luci di posizione anteriori, alle luci di posizione posteriori e alle luci di arresto dei veicoli a motore e dei loro rimorchi³¹,
- Direttiva 76/759/CEE del Consiglio, del 27 luglio 1976, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative agli indicatori luminosi di direzione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi³²,
- Direttiva 76/760/CEE del Consiglio, del 27 luglio 1976, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative ai dispositivi d'illuminazione della targa d'immatricolazione posteriore dei veicoli a motore e dei loro rimorchi³³,
- Direttiva 76/761/CEE del Consiglio, del 27 luglio 1976, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative ai proiettori dei veicoli a motore con funzione di fari abbaglianti e/o anabbaglianti nonché di quelle relative alle lampade ad incandescenza per tali proiettori³⁴,
- Direttiva 76/762/CEE del Consiglio, del 27 luglio 1976, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative ai proiettori fendinebbia anteriori dei veicoli a motore nonché alle lampade per tali proiettori³⁵,

²⁷ GU L 24 del 30.1.1976, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/96/CE.

²⁸ GU L 24 del 30.1.1976, pag. 6. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2005/41/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 255 del 30.9.2005, pag. 149).

²⁹ GU L 262 del 27.9.1976, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2007/35/CE della Commissione (GU L 157 del 19.6.2007, pag. 14).

³⁰ GU L 262 del 27.9.1976, pag. 32. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/96/CE.

³¹ GU L 262 del 27.9.1976, pag. 54. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/96/CE.

³² GU L 262 del 27.9.1976, pag. 71. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/96/CE.

³³ GU L 262 del 27.9.1976, pag. 85. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/96/CE.

³⁴ GU L 262 del 27.9.1976, pag. 96. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/96/CE.

³⁵ GU L 262 del 27.9.1976, pag. 122. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/96/CE.

- Direttiva 77/389/CEE del Consiglio, del 17 maggio 1977, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative ai dispositivi di rimorchio dei veicoli a motore³⁶,
- Direttiva 77/538/CEE del Consiglio, del 28 giugno 1977, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative ai proiettori fendinebbia posteriori dei veicoli a motore e dei loro rimorchi³⁷,
- Direttiva 77/539/CEE del Consiglio, del 28 giugno 1977, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative ai proiettori di retromarcia dei veicoli a motore e dei loro rimorchi³⁸,
- Direttiva 77/540/CEE del Consiglio, del 28 giugno 1977, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative alle luci di stazionamento dei veicoli a motore³⁹,
- Direttiva 77/541/CEE del Consiglio, del 28 giugno 1977, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative alle cinture di sicurezza e ai sistemi di ritenuta dei veicoli a motore⁴⁰,
- Direttiva 77/649/CEE del Consiglio, del 27 settembre 1977, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relativa al campo di visibilità del conducente dei veicoli a motore⁴¹,
- Direttiva 78/316/CEE del Consiglio, del 21 dicembre 1977, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative alla sistemazione interna dei veicoli a motore (identificazione di comandi, spie ed indicatori)⁴²,
- Direttiva 78/317/CEE del Consiglio, del 21 dicembre 1977, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative ai dispositivi di sbrinamento e di disappannamento delle superfici vetrate dei veicoli a motore⁴³,
- Direttiva 78/318/CEE del Consiglio, del 21 dicembre 1977, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative ai tergicristallo e ai lavacristallo dei veicoli a motore⁴⁴,
- Direttiva 78/549/CEE del Consiglio, del 12 giugno 1978, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative ai parafranghi delle ruote dei veicoli a motore⁴⁵,

³⁶ GU L 145 del 13.6.1977, pag. 41. Direttiva modificata dalla direttiva 96/64/CE della Commissione (GU L 258 dell'11.10.1996, pag. 26).

³⁷ GU L 220 del 29.8.1977, pag. 60. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/96/CE.

³⁸ GU L 220 del 29.8.1977, pag. 72. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/96/CE.

³⁹ GU L 220 del 29.8.1977, pag. 83. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/96/CE.

⁴⁰ GU L 220 del 29.8.1977, pag. 95. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/96/CE.

⁴¹ GU L 267 del 19.10.1977, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 90/630/CE della Commissione (GU L 341 del 6.12.1990, pag. 20).

⁴² GU L 81 del 28.3.1978, pag. 3. Direttiva modificata dalla direttiva 91/93/CE della Commissione (GU L 284 del 19.11.1993, pag. 25).

⁴³ GU L 81 del 28.3.1978, pag. 27.

⁴⁴ GU L 81 del 28.3.1978, pag. 49. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/96/CE.

- Direttiva 78/932/CEE del Consiglio, del 16 ottobre 1978, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative ai poggiatesta dei sedili dei veicoli a motore⁴⁶,
- Direttiva 89/297/CEE del Consiglio del 13 aprile 1989 per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative alla protezione laterale di taluni veicoli a motore e dei loro rimorchi⁴⁷,
- Direttiva 91/226/CEE del Consiglio, del 27 marzo 1991, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative ai dispositivi antispruzzi di alcuni veicoli a motore e dei loro rimorchi⁴⁸,
- Direttiva 92/21/CEE del Consiglio, del 31 marzo 1992, relativa alle masse ed alle dimensioni dei veicoli a motore della categoria M1⁴⁹,
- Direttiva 92/22/CEE del Consiglio, del 31 marzo 1992, relativa ai vetri di sicurezza ed ai materiali per vetri sui veicoli a motore e sui loro rimorchi⁵⁰,
- Direttiva 92/23/CEE del Consiglio, del 31 marzo 1992, relativa ai pneumatici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi nonché al loro montaggio⁵¹,
- Direttiva 92/24/CEE del Consiglio, del 31 marzo 1992, relativa ai dispositivi di limitazione della velocità o sistemi analoghi di limitazione della velocità montati a bordo di talune categorie di veicoli a motore⁵²,
- Direttiva 92/114/CEE del Consiglio, del 17 dicembre 1992, relativa alle sporgenze esterne poste anteriormente al pannello posteriore della cabina dei veicoli a motore della categoria N⁵³,

(18) Vanno inoltre abrogate anche le seguenti direttive del Parlamento europeo e del Consiglio:

- Direttiva 94/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 1994, concernente i dispositivi di attacco meccanico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi ed il loro agganciamento a detti veicoli⁵⁴,

⁴⁵ GU L 168 del 26.06.1978, pag. 45. Direttiva modificata dalla direttiva 94/78/CE della Commissione (GU L 354 del 31.12.1994, pag. 10).

⁴⁶ GU L 325 del 20.11.1978, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/96/CE.

⁴⁷ GU L 124 del 5.5.1989, pag. 1.

⁴⁸ GU L 103 del 23.4.1991, pag. 5. Direttiva modificata dalla direttiva 2006/96/CE.

⁴⁹ GU L 129 del 14.5.1992, pag. 1. Direttiva modificata dalla direttiva 95/48/CE della Commissione (GU L 233 del 30.9.1995, pag. 73).

⁵⁰ GU L 129 del 14.5.1992, pag. 11. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2001/92/CE della Commissione (GU L 291 dell'8.11.2001, pag. 24).

⁵¹ GU L 129 del 14.5.1992, pag. 95. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2005/11/CE della Commissione (GU L 46 del 17.2.2005, pag. 42).

⁵² GU L 129 del 14.5.1992, pag. 154. Direttiva modificata dalla direttiva 2004/11/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 44 del 14.2.2004, pag. 19).

⁵³ GU L 409 del 31.12.1992, pag. 17.

⁵⁴ GU L 195 del 29.7.1994, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/96/CE.

- Direttiva 95/28/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa al comportamento alla combustione dei materiali usati per l'allestimento interno di talune categorie di veicoli a motore⁵⁵,
- Direttiva 96/27/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 20 maggio 1996, sulla protezione degli occupanti dei veicoli a motore in caso di urto laterale e che modifica la direttiva 70/156/CEE⁵⁶,
- Direttiva 96/79/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1996, sulla protezione degli occupanti dei veicoli a motore in caso di urto frontale e che modifica la direttiva 70/156/CEE⁵⁷,
- Direttiva 97/27/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 luglio 1997, concernente le masse e le dimensioni di alcune categorie di veicoli a motore e dei loro rimorchi e che modifica la direttiva 70/156/CEE⁵⁸,
- Direttiva 98/91/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 1998, riguardante i veicoli a motore e i loro rimorchi destinati al trasporto di merci pericolose su strada e che modifica la direttiva 70/156/CEE relativa all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi⁵⁹,
- Direttiva 2000/40/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2000, sul ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai dispositivi di protezione antincastro anteriori dei veicoli a motore che modifica la direttiva 70/156/CEE del Consiglio⁶⁰,
- Direttiva 2001/56/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 settembre 2001, relativa al riscaldamento dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, che modifica la direttiva 70/156/CEE del Consiglio e abroga la direttiva 78/548/CEE del Consiglio⁶¹,
- Direttiva 2001/85/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2001, relativa alle disposizioni speciali da applicare ai veicoli adibiti al trasporto passeggeri aventi più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente e recante modifica delle direttive 70/156/CEE e 97/27/CE⁶²,
- Direttiva 2003/97/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 novembre 2003, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei dispositivi per la visione indiretta e dei

⁵⁵ GU L 281 del 23.11.1995, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/96/CE.

⁵⁶ GU L 169 dell'8.7.1996, pag. 1.

⁵⁷ GU L 18 del 21.1.1997, pag. 7. Direttiva modificata dalla direttiva 1999/98/CE della Commissione (GU L 9 del 13.1.2000, pag. 14).

⁵⁸ GU L 233 del 25.8.1997, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2003/19/CE della Commissione (GU L 79 del 26.3.2003, pag. 6).

⁵⁹ GU L 11 del 16.1.1999, pag. 25.

⁶⁰ GU L 203 del 10.8.2000, pag. 9. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/96/CE.

⁶¹ GU L 292 del 9.11.2001, pag. 21. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/96/CE.

⁶² GU L 42 del 13.2.2002, pag. 1. Direttiva modificata dalla direttiva 2006/96/CE.

veicoli muniti di tali dispositivi, che modifica la direttiva 70/156/CEE e abroga la direttiva 71/127/CEE⁶³,

- (19) Gli obiettivi del presente regolamento, in particolare una compiuta realizzazione del mercato interno grazie all'introduzione di requisiti tecnici comuni relativi alla sicurezza e all'efficienza ambientale degli autoveicoli e dei pneumatici, non possono essere raggiunti in misura sufficiente dagli Stati membri. Date le dimensioni dell'iniziativa da attuare, essi possono essere meglio perseguiti a livello comunitario. La Comunità può perciò adottare provvedimenti conformi al principio di sussidiarietà, ai sensi dell'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire gli scopi suddetti, in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

⁶³ GU L 25 del 29.1.2004, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/96/CE.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Capitolo I

Oggetto, campo di applicazione e definizioni

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento fissa i requisiti dell'omologazione per tipo degli autoveicoli e dei loro rimorchi nonché dei sistemi, delle componenti e delle entità tecniche ad essi destinati per quanto riguarda la loro sicurezza.

Il presente regolamento fissa inoltre i requisiti dell'omologazione dei pneumatici per quanto riguarda le loro emissioni sonore e di CO₂.

Articolo 2

Campo d'applicazione

Il presente regolamento si applica agli autoveicoli delle categorie M, N e O, definite nell'allegato II della direttiva 2007/46/CE, tenuto conto delle disposizioni degli articoli da 5 a 10 del presente regolamento.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni di cui all'articolo 3 della direttiva 2007/46/CE.

Si applicano inoltre le seguenti definizioni:

- (1) “controllo elettronico della stabilità” indica una funzione elettronica di controllo di un veicolo che ne migliora la stabilità dinamica;
- (2) “sistema di avviso di deviazione dalla corsia” indica un sistema che avverte il conducente di una deriva involontaria del veicolo dalla sua corsia di marcia;
- (3) “dispositivo avanzato di frenata d'emergenza” indica un dispositivo in grado di individuare automaticamente una situazione d'emergenza e di attivare, con o senza intervento del conducente, il sistema di frenata del veicolo per farlo rallentare al fine di evitare o di attenuare una collisione;
- (4) “indice della capacità di carico” sono 1 o 2 numeri che indicano il carico che il pneumatico può sopportare, singolarmente o in configurazione singola e accoppiata, alla velocità corrispondente alla categoria di velocità associata e se usato in conformità alle prescrizioni d'uso del costruttore;

- (5) “sistema di controllo della pressione dei pneumatici” indica un sistema montato su un veicolo, capace di valutare la pressione dei pneumatici o il variare della pressione nel tempo e di trasmettere le relative informazioni all’utente con il veicolo in marcia;
- (6) “pneumatici da fuori strada professionali” indica pneumatici destinati a usi misti su strada, fuori strada o ad altri usi speciali.
- (7) “pneumatico invernale” indica un pneumatico, recante la scritta M+S o M.S o M&S, la scolpitura, composizione o struttura del cui battistrada sono destinate principalmente a ottenere su suolo innevato prestazioni migliori di quelle di un pneumatico normale riguardo alla sua capacità di avviare o mantenere il moto del veicolo;
- (8) “pneumatico di scorta a uso temporaneo di tipo T” indica un pneumatico di scorta destinato a un uso temporaneo ad una pressione più elevata di quella ammessa per pneumatici standard e rinforzati;
- (9) “pneumatico da trazione” indica un pneumatico invernale delle categorie C2 o C3 destinato a essere installato sullo/sugli asse/i motore del veicolo;
- (10) “utente della strada non protetto” indica pedoni, ciclisti e motociclisti.

Capitolo II

Obblighi dei costruttori

Articolo 4

Obblighi generali

- 1. I costruttori devono dimostrare che tutti i veicoli nuovi venduti, immatricolati o messi in servizio nella Comunità sono omologati per tipo ai sensi del presente regolamento.
- 2. I produttori devono dimostrare che tutte le entità tecniche o componenti, vendute o messe in servizio nella Comunità, sono omologate per tipo ai sensi del presente regolamento.

Articolo 5

Requisiti e prove

- 1. I costruttori fanno sì che i veicoli siano concepiti, costruiti e assemblati in modo da ridurre al minimo i rischi di lesioni per gli occupanti del veicolo e gli altri utenti della strada.
- 2. I costruttori fanno sì che i veicoli, le componenti e le entità tecniche soddisfino i requisiti loro pertinenti fissati dal presente regolamento, comprese le prescrizioni relative:
 - (a) all’integrità della struttura del veicolo, che comprende le prove d’urto;

- (b) ai sistemi che coadiuvano il conducente nel controllo del veicolo, tra cui lo sterzo, i freni e i sistemi elettronici di controllo della stabilità;
 - (c) ai sistemi destinati a informare il conducente, in modo acustico o visivo, sullo stato del veicolo e della zona circostante e comprendenti vetrature, specchi e sistemi d'informazione del conducente;
 - (d) ai sistemi di illuminazione del veicolo;
 - (e) alla protezione degli occupanti del veicolo, che comprende finiture interne, poggiatesta, cinture di sicurezza, ancoraggi ISOfix o sistemi di ritenuta per bambini già montati di serie, porte del veicolo;
 - (f) alla parte esterna del veicolo e agli accessori;
 - (g) alla compatibilità elettromagnetica;
 - (h) ai dispositivi di segnalazione acustica;
 - (i) agli impianti di riscaldamento;
 - (j) ai dispositivo/i di protezione contro un impiego non autorizzato;
 - (k) ai sistemi di identificazione del veicolo;
 - (l) alle masse e dimensioni.
3. La Commissione stabilisce a quali categorie di veicoli, fra quelle di cui all'articolo 2, si applicano i requisiti di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo.

Queste misure, volte a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, completandolo, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 40, paragrafo 2 della direttiva 2007/46/CE.

Articolo 6

Requisiti specifici concernenti taluni veicoli appartenenti alle categorie N e O

1. I veicoli appartenenti alle categorie N e O rispetteranno eventualmente, oltre ai requisiti di cui agli articoli 5, 8, 9 e 10, anche i requisiti di cui ai punti da 2 a 6 del presente articolo.
2. I veicoli appartenenti alle categorie N₂ ed N₃ vanno costruiti in modo da garantire che, in caso di urto frontale con un altro veicolo, i rischi di lesioni per gli occupanti del veicolo siano ridotte al minimo, grazie al dispositivo antincastro.
3. I veicoli appartenenti alle categorie N₂, N₃, O₃ e O₄ vanno costruiti in modo da garantire che, in caso urto laterale provocato da un altro veicolo o da un utente della strada non protetto, i rischi di lesioni per quest'ultimo o per gli occupanti del veicolo siano ridotti al minimo, grazie al dispositivo antincastro.
4. La cabina del veicolo o lo spazio per il conducente e i passeggeri saranno sufficientemente robusti da proteggere gli occupanti in caso di urto o di ribaltamento.

5. I veicoli appartenenti alla categoria N₂ di massa massima superiore a 7,5 t. e tutti i veicoli appartenenti alle categorie N₃, O₃ e O₄ vanno costruiti in modo da ridurre al minimo l'effetto degli spruzzi del veicolo sulla visibilità degli altri veicoli circolanti.
6. La Commissione stabilirà requisiti di sicurezza supplementari per i veicoli destinati al trasporto di merci pericolose su strada tra, o negli, Stati membri.

Queste misure, volte a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, completandolo, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 40, paragrafo 2 della direttiva 2007/46/CE.

Articolo 7 *Requisiti specifici per i veicoli delle categorie M2 ed M3*

1. Oltre ai requisiti di cui agli articoli 5, 8, 9 e 10, i veicoli appartenenti alle categorie M₂ and M₃ dovranno soddisfare anche quelli di cui ai punti da 2 a 5 del presente articolo.
2. La capacità di carico di un veicolo, comprendente passeggeri a sedere, in piedi e utenti di sedie a rotelle, dovrà essere adeguata alla massa, dimensione e forma del veicolo.
3. Le carrozzerie dei veicoli vanno progettate e costruite per permettere che questi funzionino in modo sicuro e continuo, anche a pieno carico. Dovrà essere possibile entrare e uscire dal veicolo in tutta sicurezza, soprattutto in caso di emergenza.
4. I veicoli della classe I devono essere accessibili alle persone a mobilità ridotta come gli utenti di sedie a rotelle.
5. I materiali usati per gli interni delle carrozzerie di autobus urbani e di linea devono per quanto possibile evitare, o almeno ritardare, lo sviluppo di fiamme per consentire agli occupanti di evacuare il veicolo in caso di incendio.

Articolo 8 *Classificazione dei pneumatici*

1. I tipi di pneumatici saranno classificati nel modo che segue:
 - (a) classe C1 - pneumatici destinati a veicoli delle categorie M₁, O₁ e O₂;
 - (b) classe C2 - pneumatici destinati a veicoli delle categorie M₂, M₃, N, O₃ e O₄ di peso superiore a 3,5t con indice di capacità di carico (montaggio semplice) ≤ 121 e simbolo della categoria di velocità $\geq$ 'N';
 - (c) classe C3 - pneumatici destinati a veicoli delle categorie M₁, M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ e O₄ di peso superiore a 3,5t con uno dei seguenti indici di capacità di carico:
 - (i) indice capacità di carico (montaggio semplice) ≤ 121 e simbolo categoria di velocità $\leq$ 'M';

- (ii) indice capacità di carico (montaggio semplice) ≥ 122 .

Un tipo di pneumatico può essere classificato in più classi tra quelle elencate ai punti (a), (b) e (c) se il tipo di pneumatico rispetta tutti i requisiti di ciascuna delle classi per le quali è omologato.

2. Si applica l'elenco degli indici di capacità di carico e delle relative masse contenuto nel regolamento UNECE n. 54⁶⁴.

Articolo 9

Disposizioni particolari relative ai pneumatici dei veicoli

1. Tutti i pneumatici in dotazione a un veicolo, compresi eventuali pneumatici di scorta, devono poter essere usati sui veicoli cui sono destinati, soprattutto dal punto di vista delle loro dimensioni, velocità ammessa e carico supportabile.
2. I veicoli delle categorie M₁ vanno dotati di sistemi di controllo della pressione dei pneumatici, capaci di avvertire il conducente quando il livello della pressione di un pneumatico sia pericolosamente basso e di consigliare il conducente quando il livello della pressione di un pneumatico sia largamente inferiore a quello per un ottimale consumo di carburante.
3. Tutti i pneumatici C₁ devono rispettare i requisiti di aderenza sul bagnato si cui alla parte A dell'allegato I.
4. Tutti i pneumatici devono rispettare i requisiti di resistenza al rotolamento di cui alla parte B dell'allegato I.
5. Tutti i pneumatici devono rispettare i requisiti di rumorosità di rotolamento di cui alla parte B dell'allegato I.
6. I paragrafi 3, 4 e 5 si applicano anche:
 - (a) a pneumatici appartenenti a categorie di velocità fino a 80 km/h;
 - (b) a pneumatici il cui diametro nominale non superi 254mm o sia superiore a 635mm;
 - (c) a pneumatici di scorta ad uso temporaneo di tipo T;
 - (d) a pneumatici destinati a essere montati solo su veicoli immatricolati per la prima volta prima dell'1 ottobre 1980].
 - (e) a pneumatici muniti di dispositivi atti a migliorare le proprietà di trazione.
7. I requisiti di resistenza al rotolamento e di rumorosità di rotolamento di cui alle parti B e C dell'allegato I non si applicano ai pneumatici professionali da fuori strada.

⁶⁴

GU [...]

Articolo 10
Sistemi avanzati per veicoli

1. I veicoli appartenenti alle categorie M₂, M₃, N₂ ed N₃ devono essere muniti di un dispositivo avanzato di frenata d'emergenza che soddisfi i requisiti del presente regolamento.

Tutti i dispositivi avanzati di frenata d'emergenza volontariamente installati da un costruttore su un veicolo delle categorie M₁ o N₁ devono soddisfare i requisiti del presente regolamento.

2. I veicoli appartenenti alle categorie M₂, M₃, N₂ ed N₃ devono essere muniti di un Sistema di avviso di deviazione dalla corsia che soddisfi i requisiti del presente regolamento.

Tutti i sistemi di avviso di deviazione dalla corsia volontariamente installati da un costruttore su un veicolo delle categorie M₁ o N₁ devono soddisfare i requisiti del presente regolamento.

3. La Commissione può fissare procedure, prove e requisiti tecnici specifici per omologare sistemi avanzati per veicoli diversi da quelli di cui ai paragrafi 1 e 2.

Queste misure, volte a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, completandolo, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 40, paragrafo 2 della direttiva 2007/46/CE.

Capitolo III

Obblighi degli Stati membri

Articolo 11
Omologazione per tipo di veicoli, componenti ed entità tecniche

1. A partire dal 29 ottobre 2012 le autorità nazionali rifiuteranno, per motivi riguardanti i pneumatici e la sicurezza dei veicoli di cui agli articoli da 5 a 9 e all'allegato I ed esclusi i valori limite di resistenza al rotolamento di cui alla tabella 2 della parte B dell'allegato I, il rilascio dell'omologazione per tipo, CE o nazionale, ai nuovi tipi di veicoli appartenenti alle categorie specificate in tali articoli e nelle relative misure di attuazione nonché il rilascio dell'omologazione per tipo CE di componente/unità tecnica ai nuovi tipi di componenti/entità tecniche, destinate a tali veicoli, che non soddisfino le relative disposizioni del presente regolamento.
2. A partire dal 29 ottobre 2014 le autorità nazionali, per motivi riguardanti i pneumatici e la sicurezza dei veicoli di cui agli articoli 5, 6, 7, 8, all'articolo 9, paragrafi da 1) a 4) e alle parti A e B dell'allegato I ed esclusi i valori limite di resistenza al rotolamento dei pneumatici della categoria C3 e i valori limite di resistenza al rotolamento di cui alla tabella 2 della parte B dell'allegato I, cesseranno di considerare validi ai fini dell'articolo 26 della direttiva 2007/46/CE i certificati di idoneità dei veicoli nuovi appartenenti alle categorie specificate in tali articoli che contravvengano a pertinenti disposizioni del presente regolamento, vieteranno

l'immatricolazione, la vendita e l'entrata in servizio di tali veicoli e vieteranno la vendita e l'entrata in servizio delle componenti o entità tecniche nuove destinate a tali veicoli che contravvengano alle disposizioni pertinenti del presente regolamento.

3. A partire dal 29 ottobre 2016 le autorità nazionali, per motivi riguardanti il rumore di rotolamento dei pneumatici e, riguardo ai pneumatici della categoria C3, anche per motivi riguardanti la resistenza al rotolamento, esclusi i valori limite di resistenza al rotolamento di cui alla tabella 2 e alla parte B dell'allegato I, cesseranno di considerare validi ai fini dell'articolo 26 della direttiva 2007/46/CE i certificati di idoneità dei veicoli nuovi appartenenti alle categorie M, N e O che non soddisfino le pertinenti disposizioni del presente regolamento, vieteranno l'immatricolazione, la vendita e l'entrata in servizio di tali veicoli e vieteranno la vendita e l'entrata in servizio dei pneumatici nuovi destinati a tali veicoli che non soddisfino le pertinenti disposizioni del presente regolamento.
4. A partire dal 29 ottobre 2016 le autorità nazionali rifiuteranno, per motivi riguardanti la resistenza al rotolamento dei pneumatici, il rilascio dell'omologazione per tipo, CE o nazionale, ai nuovi tipi di veicoli appartenenti alle categorie M, N e O e il rilascio dell'omologazione per tipo CE di componente/entità tecnica ai nuovi tipi di pneumatici destinati a tali veicoli, che non soddisfino i valori limite di resistenza al rotolamento di cui alla tabella 2 della parte B dell'allegato I.
5. A partire dal 29 ottobre 2018 le autorità nazionali, per motivi riguardanti la resistenza al rotolamento dei pneumatici delle categorie C1 e C2, cesseranno di considerare validi ai fini dell'articolo 26 della direttiva 2007/46/CE i certificati di idoneità dei veicoli nuovi appartenenti alle categorie M, N e O che non soddisfino i valori limite di resistenza al rotolamento di cui alla tabella 2 della parte B dell'allegato I, vieteranno l'immatricolazione, la vendita e l'entrata in servizio di tali veicoli e vieteranno la vendita e l'entrata in servizio ai pneumatici nuovi destinati a tali veicoli che non soddisfino i valori limite di resistenza al rotolamento di cui alla tabella 2 della parte B dell'allegato I.
6. A partire dal 29 ottobre 2020 le autorità nazionali, per motivi riguardanti la resistenza al rotolamento dei pneumatici della categoria C3, cesseranno di considerare validi ai fini dell'articolo 26 della direttiva 2007/46/CE i certificati di conformità dei veicoli nuovi appartenenti alle categorie M, N e O che non rispettino i valori limite di resistenza al rotolamento di cui alla tabella 2 e alla parte B dell'allegato I, vieteranno l'immatricolazione, la vendita e l'entrata in servizio di tali veicoli e vieteranno la vendita e l'entrata in servizio dei pneumatici nuovi destinati a tali veicoli che non rispettano i limiti di resistenza al rotolamento di cui alla tabella 2 e alla parte B dell'allegato I.
7. A partire dal 29 ottobre 2013 le autorità nazionali rifiuteranno, per motivi riguardanti la sicurezza dei veicoli di cui all'articolo 10, il rilascio dell'omologazione per tipo, CE o nazionale, ai nuovi tipi di veicolo appartenenti alle categorie M₂, M₃, N₂ ed N₃, il rilascio dell'omologazione per tipo, CE o nazionale, ai nuovi tipi di veicolo appartenenti alle categorie M₁ ed N₁ muniti di un dispositivo avanzato di frenata d'emergenza e/o di un sistema d'avviso di deviazione dalla corsia e il rilascio dell'omologazione CE di componente/entità tecnica ai nuovi tipi di dispositivi avanzati di frenata d'emergenza e di sistemi d'avviso di deviazione dalla corsia

destinati a tali veicoli, che contravvengano a pertinenti disposizioni del presente regolamento.

8. A partire dal 29 ottobre 2015 le autorità nazionali, per motivi riguardanti la sicurezza dei veicoli di cui all'articolo 10, cesseranno di considerare validi ai fini dell'articolo 26 della direttiva 2007/46/CE i certificati di idoneità dei veicoli nuovi appartenenti alle categorie M₂, M₃, N₂ e N₃ e dei veicoli nuovi appartenenti alle categorie M₁ ed N₁ muniti di un dispositivo avanzato di frenata d'emergenza e/o di un sistema d'avviso di deviazione dalla corsia che contravvengano a pertinenti disposizioni del presente regolamento, vieteranno l'immatricolazione, la vendita e l'entrata in servizio di tali veicoli e vieteranno la vendita e l'entrata in servizio dei nuovi dispositivi avanzati di frenata d'emergenza e/o di nuovi sistemi d'avviso di deviazione dalla corsia destinati a tali veicoli, che contravvengano a pertinenti disposizioni del presente regolamento.
9. Le autorità nazionali permetteranno la vendita e l'entrata in servizio di componenti ed entità tecniche omologate per tipo prima della data indicata al paragrafo 1 e continueranno a rilasciare alle componenti e alle entità tecniche l'estensione dell'omologazione ai sensi della direttiva in base alla quale l'omologazione era stata in origine rilasciata, purché i requisiti che si applicano a tali componenti o entità tecniche non siano state modificate e/o siano stati aggiunti nuovi requisiti dal presente regolamento.

Le autorità nazionali permetteranno la vendita e l'entrata in servizio e continueranno a rilasciare alle componenti e alle entità tecniche di ricambio, esclusi i pneumatici di scorta, destinate a veicoli omologati prima della data indicata al paragrafo 1, estensioni dell'omologazione per tipo CE ai sensi della direttiva in base alla quale erano state in origine rilasciate.

10. Fatti salvi i paragrafi da 1 a 9, e subordinatamente all'entrata in vigore dei provvedimenti di attuazione di cui agli articoli 5, paragrafo 3), e 13, se un costruttore lo richiede, le autorità nazionali non possono, per motivi riguardanti i pneumatici e la sicurezza dei veicoli di cui agli articoli da 5 a 10, rifiutare il rilascio dell'omologazione per tipo, CE o nazionale, a un nuovo tipo di veicolo o il rilascio dell'omologazione CE di componente/entità tecnica a un nuovo tipo di componente o di entità tecnica, vietare l'immatricolazione, la vendita o l'entrata in servizio di un nuovo veicolo o vietare la vendita o l'entrata in servizio di una componente o entità tecnica nuove, se il veicolo, la componente o l'entità tecnica interessati soddisfano i requisiti di cui al presente regolamento.

Articolo 12 *Sanzioni*

1. Gli Stati membri fissano le norme relative alle sanzioni da irrogare in caso di violazione delle disposizioni del presente regolamento da parte dei costruttori e adottano tutti i provvedimenti necessari per garantirne l'attuazione. Le sanzioni previste devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri comunicano alla Commissione disposizioni da essi prese entro 18 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento e quanto prima ogni successiva modifica delle stesse.

2. I tipi di infrazione soggetti a una sanzione comprenderanno:
- a) il rilascio di dichiarazioni false durante le procedure di omologazione o di richiamo;
 - b) la falsificazione dei risultati dei test dell'omologazione per tipo;
 - c) la mancata comunicazione di dati o caratteristiche tecniche che potrebbero condurre al richiamo o al ritiro dell'omologazione;

Capitolo IV

Disposizioni finali

Articolo 13 *Misure di attuazione*

1. Le misure volte a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, completandolo, riguardanti procedure, prove e requisiti specifici dell'omologazione per tipo aventi attinenza a quanto disposto dagli articoli da 5 a 10 e dall'allegato I, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 40, paragrafo 2 della direttiva 2007/46/CE. Tali misure comprenderanno una più precisa definizione delle caratteristiche che un pneumatico deve avere per essere definito "Pneumatico professionale da fuori strada".
2. Se le misure adottate al paragrafo 1 modificano i valori limite di resistenza al rotolamento e di rumore di rotolamento per i pneumatici, fissati nelle parti B e C dell'allegato I in seguito a mutamenti nei metodi di prova, esse saranno determinate senza abbassare l'attuale elevato livello di protezione dell'ambiente.

Articolo 14 *Modifiche della direttiva 2007/46/CE*

Gli allegati IV, VI e XI della direttiva 2007/46/CEE sono modificati in conformità all'allegato II del presente regolamento.

Articolo 15 *Abrogazione*

1. Le direttive 70/221/CEE, 70/222/CEE, 70/311/CEE, 70/387/CEE, 70/388/CEE, 71/320/CEE, 72/245/CEE, 74/60/CEE, 74/61/CEE, 74/297/CEE, 74/408/CEE, 74/483/CEE, 75/443/CEE, 76/114/CEE, 76/115/CEE, 76/756/CEE, 76/757/CEE, 76/758/CEE, 76/759/CEE, 76/760/CEE, 76/761/CEE, 76/762/CEE, 77/389/CEE, 77/538/CEE, 77/539/CEE, 77/540/CEE, 77/541/CEE, 77/649/CEE, 78/316/CEE, 78/317/CEE, 78/318/CEE, 78/549/CEE, 78/932/CEE, 89/297/CEE, 91/226/CEE, 92/21/CEE, 92/22/CEE, 92/24/CEE, 92/114/CEE, 94/20/CE, 95/28/CE, 96/27/CE, 96/79/CE, 97/27/CE, 98/91/CE, 2000/40/CE, 2001/56/CE, 2001/85/CE, 2003/97/CE sono abrogate con efficacia dal 29 ottobre 2014.

2. La direttiva 92/23/CEE è abrogata con efficacia dal 29 ottobre 2018.
3. I riferimenti alle direttive abrogate si intendono fatti alla presente direttiva.

Articolo 16
Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il 20° giorno successivo a quello della sua pubblicazione sulla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dall'[29 ottobre 2012].

Tuttavia, gli articoli 5 paragrafo 3), 6 paragrafo 6), 10 paragrafo 3), 11 paragrafo 10) e 13 nonché punti 1 (a) (iii), 1 (b) (iii), 1 (b) (iv), 2 (c), 3 (a) (iii), 3 (b) (iii), 3 (c) (iii), 3 (d) (iii), 3 (e) (iii) e 3 (f) (i) dell'allegato II saranno applicati a partire dalla data di entrata in vigore. I punti 1 (a) (i), 1 (b) (i), 2 (a), 3 (a) (i), 3 (b) (i), 3 (c) (i), 3 (d) (i), 3 (e) (i) e 3 (f) (ii) dell'allegato II saranno applicati a partire dal 29 ottobre 2014. I punti 1 (a) (ii), 1 (b) (ii), 2 (b), 3 (a) (ii), 3 (b) (ii), 3 (c) (ii), 3 (d) (ii) e 3 (e) (ii) dell'allegato II saranno applicati dal 29 ottobre 2018.

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

Fatto a Bruxelles, il [...]

Per il Parlamento europeo
Il Presidente

Per il Consiglio
Il Presidente

ALLEGATO I

Requisiti dei pneumatici riguardo all'aderenza sul bagnato, alla resistenza al rotolamento e al rumore di rotolamento

Parte A – Requisiti di aderenza sul bagnato

I pneumatici della classe C1 devono soddisfare i seguenti requisiti:

Categoria di impiego	Indice di aderenza sul bagnato (G)
pneumatico da neve con simbolo di velocità (“Q” o inferiore, escluso “H”) che indica una velocità massima ammissibile non superiore a di 160 km/h	$\geq 0,9$
pneumatico da neve con simbolo di velocità (“R” e superiore, più “H”) che indica una velocità massima ammissibile superiore a 160 km/h	$\geq 1,0$
Pneumatico normale (stradale)	$\geq 1,1$

Parte B - Resistenza al rotolamento

I valori massimi del coefficiente di resistenza al rotolamento per ogni tipo di pneumatico, misurati in conformità alla norma ISO 28580, non devono essere superiori a quanto segue:

Tabella 1

Categoria di pneumatico	Valore massimo (kg/t.) <u>1^a fase</u>
C1	12
C2	10,5
C3	8,0

Tabella 2

Categoria di pneumatico	Valore massimo (kg/t.) <u>2^a fase</u>
C1	10,5
C2	9
C3	6,5

Parte C - Rumore di rotolamento

1. I livelli di rumore misurati in conformità alla procedura specificata nelle misure di attuazione del presente regolamento non saranno superiori ai limiti fissati ai punti 1.1 o 1.2. Le tabelle di cui ai punti 1.1 e 1.2 rappresentano i valori misurati, corretti per la temperatura, esclusi i pneumatici C3, e la tolleranza dello strumento e sono approssimati per difetto al valore intero più vicino.

- 1.1 Pneumatici della classe C1, in riferimento alla larghezza della sezione nominale del pneumatico che è stato provato:

Classe del pneumatico	Larghezza della sezione nominale (mm)	Valori limite in dB(A)
C1A	≤ 185	70
C1B	$> 185 \leq 215$	71
C1C	$> 215 \leq 245$	71
C1D	$> 245 \leq 275$	72
C1E	> 275	74

- 1.2 Pneumatici delle Classi C2 e C3, in riferimento alla categoria d'impiego della gamma di pneumatici:

Classe del pneumatico	Larghezza della sezione nominale (mm)	Valori limite in dB(A)
C2	Normale	72
	Pneumatici da trazione	73
C3	Normale	73
	Pneumatici da trazione	75

ALLEGATO II

Modifiche della direttiva 2007/46/CE

La direttiva 2007/46/CE è modificata nel modo che segue:

1. La parte I dell'allegato IV è modificata come segue:

a) la tabella è modificata come segue:

- i) i punti da 3 a 10, da 12 a 38, da 42 a 45 e da 47 a 57 sono soppressi;
- ii) il punto 46 è soppresso;
- iii) viene aggiunto il seguente punto 63:

Voce	Oggetto	Riferimento all'atto normativo	Riferimento alla Gazzetta ufficiale	Applicabilità									
				M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
63	Sicurezza generale	[CE) n. .../... numero del presente regolamento da inserire]	[L ..., ..., pag. ... riferimento al presente regolamento da inserire]	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

b) L'appendice è modificata come segue:

- i) i punti da 3 a 10, da 12 a 37, 44, 45 e da 50 a 54 della tabella sono soppressi;
- ii) il punto 46 della tabella è soppresso;
- iii) viene aggiunto il seguente punto 63:

	Oggetto	Riferimento all'atto normativo	Riferimento alla Gazzetta ufficiale	M ₁
63	Sicurezza generale	[CE) n. .../... numero del presente regolamento da inserire]	[L ..., ..., pag. ... riferimento al presente regolamento da inserire]	P/A

- ii) Nella "Legenda", è aggiunto il seguente testo:

P/A Il presente regolamento è applicabile parzialmente. Il campo di applicazione preciso è stabilito nelle misure di attuazione al regolamento.

2. Nell'appendice dell'allegato VI, la tabella è modificata come segue:

- a) i punti da 3 a 10, da 12 a 38, da 42 a 45 e da 47 a 57 sono soppressi;
- b) il punto 46 è soppresso;
- c) viene aggiunto il seguente punto 63:

Oggetto	Riferimento all'atto normativo	Riferimento alla Gazzetta ufficiale	Modificato da	Applicabile alle versioni
63. Sicurezza generale	[CE) n. .../... numero del presente regolamento da inserire]	[L ..., ..., pag. ... riferimento al presente regolamento da inserire]		

3. L'allegato XI è così modificato:

(a) Nell'appendice 1, la tabella è modificata come segue:

- i) i punti da 3 a 10, da 12 a 38, 44, 45 e da 47 a 54 sono soppressi;
- ii) il punto 46 è soppresso;
- iii) viene aggiunto il seguente punto 63:

Voce	Oggetto	Riferimento all'atto normativo	$M_1 \leq 2\,500$ (¹) kg	$M_1 > 2\,500$ (¹) kg	M_2	M_3
63	Sicurezza generale	[CE) n. .../... numero del presente regolamento da inserire]	P/A	P/A	P/A	P/A

(b) Nell'appendice 2, la tabella è modificata come segue:

- i) i punti da 3 a 10, da 12 a 38, da 42 a 45 e da 47 a 57 sono soppressi;
- ii) il punto 46 è soppresso;
- iii) viene aggiunto il seguente punto 63:

Voce	Oggetto	Riferimento all'atto normativo	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
63	Sicurezza generale	[CE) n. .../... numero del presente regolamento da inserire]	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A

(c) Nell'appendice 3, la tabella è modificata come segue:

- i) i punti da 3 a 10, da 12 a 37, 44, 45 e da 50 a 54 sono soppressi;
- ii) il punto 46 è soppresso;
- iii) viene aggiunto il seguente punto 63:

Voce	Oggetto	Riferimento all'atto normativo	M ₁
63	Sicurezza generale	[CE) n. .../... numero del presente regolamento da inserire]	P/A

(d) Nell'appendice 4, la tabella è modificata come segue:

- i) i punti da 3 a 10, da 13 a 36, da 42 a 45 e da 47 a 57 sono soppressi;
- ii) il punto 46 è soppresso;
- iii) viene aggiunto il seguente punto 63:

Voce	Oggetto	Riferimento all'atto normativo	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
63	Sicurezza generale	[CE) n. .../... numero del presente regolamento da inserire]	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A

(e) Nell'appendice 5, la tabella è modificata come segue:

- i) i punti da 3 a 10, da 12 a 36, da 42 a 45 e da 47 a 57 sono soppressi;
- ii) il punto 46 è soppresso;

iii) viene aggiunto il seguente punto 58:

Voce	Oggetto	Riferimento all'atto normativo	Gru mobili della categoria N3
58	Sicurezza generale	[CE) n. .../... numero del presente regolamento da inserire]	P/A

(f) “Significato delle lettere” è modificato come segue:

i) i punti C, U, W₅ e W₆ sono cancellati.

(ii) viene aggiunto il seguente testo:

“P/A: Il presente atto normativo è applicabile parzialmente. Il campo di applicazione preciso è stabilito nelle misure di attuazione al regolamento.