DIRETTIVE

DIRETTIVA 2009/63/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 13 luglio 2009

relativa a taluni elementi e caratteristiche dei trattori agricoli o forestali a ruote

(versione codificata)

(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 Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo [1],

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato [2],

considerando quanto segue:

(1) La direttiva 74/151/CEE del Consiglio, del 4 marzo 1974, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative a taluni elementi e caratteristiche dei trattori agricoli o forestali a ruote [3], è stata modificata in modo sostanziale a più riprese [4]. A fini di razionalità e chiarezza, è opportuno procedere alla codificazione di detta direttiva.

(2) La direttiva 74/151/CEE è una delle direttive particolari del sistema di omologazione CE previsto dalla direttiva 74/150/CEE del Consiglio, del 4 marzo 1974, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relativa all' omologazione dei trattori agricoli o forestali a ruote, sostituita dalla direttiva 2003/37/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 maggio 2003, relativa all'omologazione dei trattori agricoli o forestali, dei loro rimorchi e delle loro macchine intercambiabili trainate, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche di tali veicoli [5]; e fissa le prescrizioni tecniche inerenti alla progettazione e alla fabbricazione di trattori agricoli o forestali con riferimento, tra l'altro, alla massa massima autorizzata a pieno carico, all'alloggiamento e al montaggio delle targhe posteriori d'immatricolazione, ai serbatoi di carburante liquido, alla zavorratura, al segnalatore acustico, al livello sonoro ammissibile e al dispositivo di scappamento (silenziatore). Tali prescrizioni tecniche riguardano il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri con lo scopo di garantire l'applicazione, per ciascun tipo di trattore, della procedura di omologazione CE di cui alla direttiva 2003/37/CE. Di conseguenza, le disposizioni della direttiva 2003/37/CE, relative ai trattori agricoli o forestali, ai loro rimorchi e alle loro macchine intercambiabili trainate, si applicano alla presente direttiva.

(3) La presente direttiva dovrebbe far salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini di attuazione nel diritto nazionale e di applicazione delle direttive di cui all'allegato VII, parte B,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

1. Per trattore (agricolo o forestale) s'intende qualsiasi veicolo a motore, a ruote o a cingoli, munito di almeno due assi, la cui funzione risiede essenzialmente nella potenza di trazione e che è specialmente concepito per tirare, spingere, portare o azionare determinati strumenti, macchine o rimorchi destinati a essere impiegati nell'attività agricola o forestale. Esso può essere equipaggiato per il trasporto di un carico e di accompagnatori.

2. La presente direttiva si applica soltanto ai trattori definiti al paragrafo 1, montati su pneumatici, aventi una velocità massima per costruzione compresa tra 6 e 40 km/h.

[1] GU C 161 del 13.7.2007, pag. 36.
[2] Parere del Parlamento europeo del 19 giugno 2007 (GU C 146 E del 12.6.2008, pag. 74) e decisione del Consiglio del 22 giugno 2009.
[3] GU L 84 del 28.3.1974, pag. 25.
[4] Cfr. allegato VII, parte A.
[5] GU L 171 del 9.7.2003, pag. 1.

Articolo 2

1. Gli Stati membri non possono rifiutare l'omologazione CE né l'omologazione nazionale relativa ad un tipo di trattore per motivi concernenti gli elementi e caratteristiche seguenti, se questi sono conformi alle prescrizioni di cui agli allegati da I a VI:

— la massa massima e autorizzata a pieno carico,

— l'alloggiamento e il montaggio delle targhe posteriori d'immatricolazione,

— i serbatoi di carburante liquido,

— la zavorratura,

— il segnalatore acustico,

— il livello sonoro ammissibile e il dispositivo di scappamento (silenziatore).

2. Riguardo ai veicoli che non sono conformi alle prescrizioni fissate dalla presente direttiva, gli Stati membri, per motivi inerenti alla materia disciplinata dalla presente direttiva:

— non possono rilasciare l'omologazione CE,

— possono rifiutare l'omologazione nazionale.

3. Riguardo ai veicoli nuovi che non sono conformi alle prescrizioni fissate dalla presente direttiva, gli Stati membri, per motivi inerenti alla materia disciplinata dalla presente direttiva:

— cessano di considerare validi, ai fini dell'articolo 7, paragrafo 1, della direttiva 2003/37/CE, i certificati di conformità che accompagnano i veicoli nuovi ai sensi della stessa direttiva,

— possono rifiutare l'immatricolazione, la vendita o l'immissione in circolazione di tali veicoli nuovi.

Articolo 3

Gli Stati membri non possono rifiutare l'immatricolazione o vietare la vendita, l'immissione in circolazione o l'uso dei trattori per motivi concernenti gli elementi e le caratteristiche di cui all'articolo 2, paragrafo 1, se questi sono conformi alle prescrizioni di cui agli allegati da I a VI.

Articolo 4

Le modifiche necessarie per adeguare al progresso tecnico le prescrizioni degli allegati da I a VI, eccetto quelle di cui ai punti 1.1 e 1.4.1.2 dell'allegato VI, sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 20, paragrafo 3, della direttiva 2003/37/CE.

Articolo 5

Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 6

La direttiva 74/151/CEE, modificata dalle direttive di cui all'allegato VII, parte A, è abrogata, fatti salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini di attuazione nel diritto nazionale e di applicazione delle direttive di cui all'allegato VII, parte B.

I riferimenti alla direttiva abrogata si intendono fatti alla presente direttiva e si leggono secondo la tavola di concordanza dell'allegato VIII.

Articolo 7

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

Essa si applica a decorrere dal 1º gennaio 2010.

Articolo 8

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 13 luglio 2009.

Per il Parlamento europeo	*Per il Consiglio*
Il presidente	*Il presidente*
H.-G. PÖTTERING	E. ERLANDSSON

ALLEGATO I

MASSA MASSIMA AUTORIZZATA A PIENO CARICO

1. La massa massima autorizzata a pieno carico, tecnicamente ammissibile, indicata dal costruttore, viene adottata come massa massima autorizzata a pieno carico dall'amministrazione competente a condizione che:

1.1. siano soddisfacenti i controlli effettuati dall'amministrazione, in particolare dal punto di vista frenatura e sterzo;

1.2. la massa massima ammissibile a pieno carico e quella ammissibile su ciascuno degli assi, a seconda della categoria del veicolo non superi i valori figuranti nella tabella 1.

Tabella 1

Massa massima ammissibile a pieno carico e massa massima ammissibile per asse, in funzione della categoria del veicolo

Categoria del veicolo	Numero assi	Massa massima ammissibile (t)	Massa massima ammissibile per asse	
			Asse motore (t)	Asse non motore (t)
T1, T2, T4.1	2	18 (a pieno carico)	11,5	10
	3	24 (a pieno carico)	11,5	10
T3	2 o 3	0,6 (a vuoto)	([a])	([a])
T4.3	2, 3 o 4	10 (a pieno carico)	([a])	([a])

([a]) Per le categorie di veicoli T3 e T4 non occorre fissare un limite per asse, in quanto nel loro caso la massa massima ammissibile a pieno carico o a vuoto è necessariamente limitata.

2. Quali che siano le condizioni di carico del trattore, il carico trasmesso alla strada dalle ruote anteriori del trattore non dovrà essere inferiore al 20 % della massa a vuoto del trattore stesso.

ALLEGATO II

1. **FORMA E DIMENSIONI DEGLI ALLOGGIAMENTI DELLE TARGHE POSTERIORI D'IMMATRICOLAZIONE**

Gli alloggiamenti di cui sopra presentano una superficie rettangolare piana o approssimativamente piana delle seguenti dimensioni minime:

— lunghezza 255 millimetri oppure 520 millimetri,

— larghezza 165 millimetri oppure 120 millimetri.

La scelta deve tenere conto delle dimensioni in vigore negli Stati membri di destinazione.

2. **POSIZIONE DEGLI ALLOGGIAMENTI E MONTAGGIO DELLE TARGHE**

Gli alloggiamenti devono essere tali che le targhe, montate correttamente, presentino le seguenti caratteristiche:

2.1. **Posizione della targa in senso laterale**

Il centro della targa non può trovarsi più a destra rispetto al piano di simmetria del trattore.

Il bordo laterale sinistro della targa non può trovarsi più a sinistra rispetto al piano verticale parallelo al piano di simmetria del trattore ed essere tangente al punto in cui la sezione trasversale del trattore — larghezza fuori tutto — presenta la sua dimensione maggiore.

2.2. **Posizione della targa rispetto al piano longitudinale di simmetria del trattore**

La targa è perpendicolare o sensibilmente perpendicolare al piano di simmetria del trattore.

2.3. **Posizione della targa rispetto alla verticale**

La targa è verticale con un margine di tolleranza di 5°. Tuttavia, nella misura in cui la forma del trattore lo richiede, essa può essere anche inclinata rispetto alla verticale, e cioè:

2.3.1. di un angolo non superiore a 30°, quando la superficie recante il numero d'immatricolazione è inclinata verso l'alto e a condizione che il bordo superiore della targa non disti dal suolo più di 1,2 metri;

2.3.2. di un angolo non superiore a 15°, quando la superficie recante il numero d'immatricolazione è inclinata verso il basso e a condizione che il bordo superiore della targa disti dal suolo più di 1,2 metri.

2.4. **Altezza della targa rispetto al suolo**

L'altezza del bordo inferiore della targa dal suolo non deve essere inferiore a 0,3 metri; l'altezza del bordo superiore della targa dal suolo non deve essere superiore a 4 metri.

2.5. **Determinazione dell'altezza della targa rispetto al suolo**

Le altezze di cui ai punti 2.3 e 2.4 devono essere misurate a trattore scarico.

ALLEGATO III

SERBATOI DI CARBURANTE LIQUIDO

1. I serbatoi di carburante devono essere fabbricati in modo da resistere alla corrosione. Essi devono soddisfare alle prove di tenuta stagna effettuate dal costruttore, a una pressione pari al doppio della pressione relativa di servizio e, in ogni caso, pari almeno a 0,3 bar. Qualsiasi eventuale sovrapressione o ogni pressione che superi la pressione di servizio deve essere automaticamente compensata mediante dispositivi appropriati (orifizi, valvole di sicurezza, ecc.). Gli orifizi d'aerazione devono essere concepiti in modo da prevenire ogni rischio di infiammazione del carburante. Il carburante non deve poter uscire attraverso il tappo del serbatoio o i dispositivi previsti per compensare la sovrapressione, neppure in caso di capovolgimento completo del serbatoio; sarà tollerato solo uno sgocciolamento.

2. I serbatoi di carburante devono essere installati in modo da essere protetti dalle conseguenze di un urto frontale o di un urto contro la parte posteriore del trattore: le parti sporgenti, i bordi taglienti, ecc. devono essere evitati nelle vicinanze dei serbatoi.

   Le condotte di alimentazione di carburante e il bocchettone di riempimento devono essere collocati all'esterno della cabina.

ALLEGATO IV

MASSE DI ZAVORRATURA

Se il trattore deve essere munito di masse di zavorratura onde soddisfare alle altre prescrizioni previste per l'omologazione CE, queste devono essere fornite dal costruttore del trattore, essere adatte alla posa e recare il marchio della ditta costruttrice, nonché l'indicazione della loro massa in chilogrammi con una approssimazione di ± 5 %. Le masse di zavorratura frontali destinate a essere collocate/rimosse con frequenza devono presentare una distanza di sicurezza di almeno 25 mm per le impugnature e devono essere posizionate in modo tale da evitare lo sganciamento accidentale (ad esempio in caso di ribaltamento del trattore).

ALLEGATO V

SEGNALATORE ACUSTICO

1. Il segnalatore deve recare il marchio di omologazione CE previsto dalla 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 motore [1].

2. **Caratteristiche del segnalatore montato sul trattore**

2.1. Collaudo acustico

All'atto dell'omologazione di un tipo di trattore, il controllo delle caratteristiche del segnalatore montato su di esso è effettuato nella maniera seguente:

2.1.1. il livello di pressione sonora dell'apparecchio montato sul trattore è misurato a una distanza di 7 metri davanti al trattore stesso; quest'ultimo è posto, a motore spento, su un terreno libero da ostacoli e quanto più levigato possibile. La tensione effettiva deve essere quella fissata al punto 1.2.1 dell'allegato I della direttiva 70/388/CEE;

2.1.2. le misurazioni sono effettuate in base alla curva di ponderazione A delle norme CEI (Commissione elettrotecnica internazionale);

2.1.3. il livello massimo di pressione sonora è ricercato in un settore compreso fra 0,5 e 1,5 metri di altezza dal suolo;

2.1.4. il valore massimo della pressione acustica deve essere compreso tra un minimo di 93 dB(A) e un massimo di 112 dB(A).

[1] GU L 176 del 10.8.1970, pag. 12.

ALLEGATO VI

1. **LIVELLI SONORI AMMISSIBILI**

1.1. **Limiti**

Il livello sonoro dei trattori di cui all'articolo 1 della presente direttiva, misurato nelle condizioni previste dal presente allegato, non deve superare i seguenti limiti:

— 89 dB(A) per i trattori aventi un peso a vuoto superiore a 1,5 tonnellate

— 85 dB(A) per i trattori aventi un peso a vuoto inferiore o pari a 1,5 tonnellate.

1.2. **Strumenti di misurazione**

Le misurazioni del rumore provocato dai trattori sono effettuate mediante un fonometro conforme al tipo descritto nella pubblicazione n. 179, prima edizione 1965, della Commissione elettrotecnica internazionale.

1.3. **Condizioni di misurazione**

Le misurazioni sono effettuate a trattore vuoto, in una zona sgombra e sufficientemente silenziosa (rumore circostante e rumore del vento inferiori di almeno 10 dB(A) al rumore da misurare).

Questa zona può essere costituita, per esempio, da uno spazio aperto di 50 metri di raggio, la cui parte centrale, per almeno 20 metri di raggio, deve essere praticamente orizzontale e rivestita di cemento, di asfalto o altro materiale analogo e non deve essere ricoperta da neve farinosa, erbe alte, terra soffice o cenere.

Il rivestimento della pista deve essere tale che gli pneumatici non producano rumore eccessivo. Questa condizione vale soltanto per misurare il rumore dei trattori in movimento.

Le misurazioni sono fatte con tempo sereno e vento debole. Nessun'altra persona all'infuori dell'osservatore che effettua la lettura dello strumento deve rimanere nelle vicinanze del trattore o del microfono, poiché la presenza di spettatori può influenzare sensibilmente le letture dello strumento, ove tali spettatori si trovino nelle vicinanze del trattore o del microfono. In sede di lettura, ogni punta estranea alle caratteristiche del livello sonoro generale viene scartata.

1.4. **Metodo di misurazione**

1.4.1. Misurazione del rumore dei trattori in movimento (per l'omologazione).

Si procede ad almeno due misurazioni su ciascun lato del trattore. Possono essere effettuate misurazioni preliminari di regolazione, che però non sono prese in considerazione.

Il microfono è collocato a 1,2 metri dal suolo e a una distanza di 7,5 metri dall'asse di marcia CC del trattore, misurata secondo la perpendicolare PP' a tale asse (figura 1).

Sulla pista di prova sono tracciate due linee AA' e BB' parallelle alla linea PP' e situate a 10 metri anteriormente e posteriormente a tale linea. Il trattore è portato a velocità costante, alle condizioni in appresso specificate, fino alla linea AA'. A quel punto, l'acceleratore è spinto a fondo con la massima rapidità accettabile. L'acceleratore è mantenuto in questa posizione fino a che la parte posteriore del trattore [1] abbia superato la linea BB', poi viene staccato il più rapidamente possibile.

La massima intensità rilevata costituisce il risultato della misurazione.

1.4.1.1. La velocità da considerare sarà uguale ai tre quarti della velocità massima raggiungibile con il rapporto più elevato utilizzato su strada.

1.4.1.2. Interpretazione dei risultati

1.4.1.2.1. Per tener conto delle imprecisioni degli strumenti di misurazione, ogni risultato è dato dal valore letto sullo strumento, diminuito di 1 dB(A).

1.4.1.2.2. Le misurazioni sono considerate valide se il divario fra due misurazioni consecutive effettuate sullo stesso lato del trattore non supera 2 dB(A).

1.4.1.2.3. Il valore preso in considerazione è il risultato più elevato delle misurazioni. Se tale valore supera di non oltre 1 dB(A) il livello massimo ammissibile per la categoria alla quale il trattore appartiene, si procede a una seconda serie di due misurazioni. Tre dei quattro risultati così ottenuti devono rientrare nei limiti prescritti.

[1] Se l'insieme del trattore comprende un rimorchio, non sarà tenuto conto del rimorchio per il passaggio della linea BB'.

Posizione per la prova dei trattori in movimento

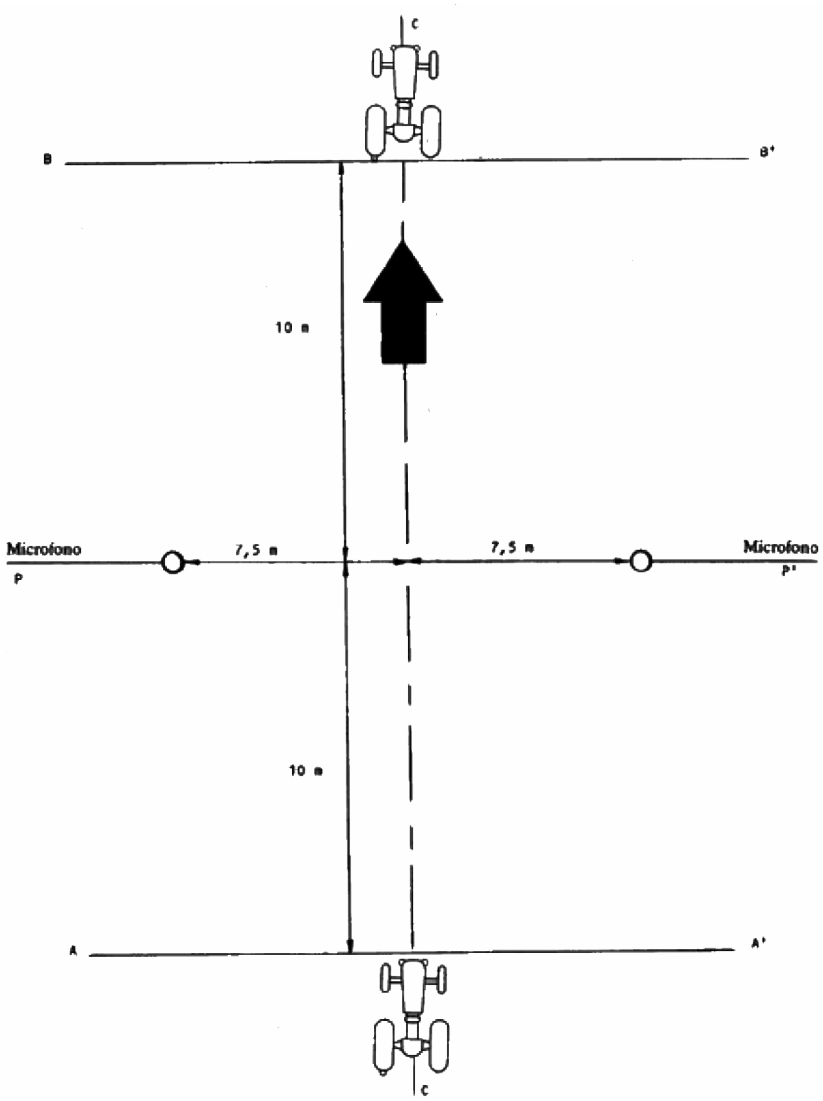

Figura 1

1.4.2. Misurazione del rumore dei trattori fermi (non ai fini dell'omologazione ma deve essere registrata)

1.4.2.1. Posizione del fonometro

Il punto di misurazione è il punto x indicato nella figura 2, che si trova a una distanza di 7 metri dalla più vicina superficie del trattore.

Il microfono è collocato a 1,2 metri dal suolo.

1.4.2.2. Numero di misurazioni

Si effettuano almeno due misurazioni.

1.4.2.3. Condizioni di prova del trattore

Il motore di un trattore senza regolatore di velocità è portato al regime che dà un numero di giri equivalente ai tre quarti del numero dei giri al minuto che, secondo il costruttore, corrisponde alla potenza massima del motore. Il numero di giri del motore al minuto è misurato mediante uno strumento indipendente, per esempio un banco a rulli e un tachimetro. Se il motore è munito di un regolatore di velocità, che impedisce che il motore superi il numero di giri corrispondente alla sua potenza massima, lo si fa girare alla velocità massima consentita dal regolatore.

Prima di procedere alle misurazioni, il motore è portato alla sua temperatura normale di funzionamento.

1.4.2.4. Interpretazione dei risultati

Tutte le letture del livello sonoro sono indicate nel verbale.

È indicato eventualmente anche il criterio di valutazione della potenza del motore. Nel verbale deve figurare anche il carico del trattore.

Le misurazioni sono considerate valide se il divario tra due misurazioni consecutive effettuate sullo stesso lato del trattore non supera 2 dB(A).

È considerato risultato della misurazione il valore più elevato.

Posizioni per la prova dei trattori fermi

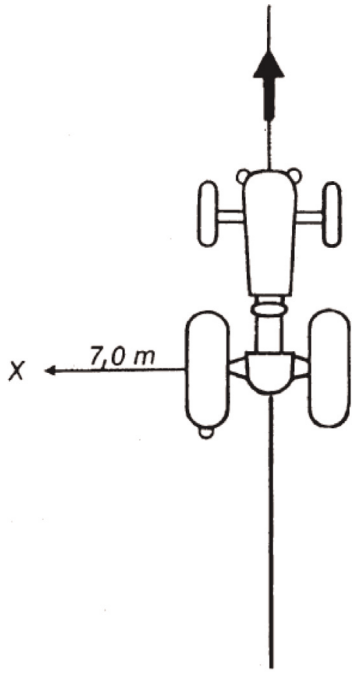

Figura 2

2. **DISPOSITIVO DI SCAPPAMENTO (SILENZIATORE)**

2.1. Se il trattore è munito di dispositivi destinati a ridurre il rumore dello scappamento (silenziatore), si osservano le prescrizioni del presente punto 2. Se il condotto di aspirazione del motore è munito di un filtro ad aria, necessario per garantire l'osservanza del livello sonoro ammissibile, tale filtro si considera parte del silenziatore e le prescrizioni del presente punto 2 sono del pari applicabili al filtro.

La parte terminale del tubo di scappamento deve essere collocata in modo da impedire che i gas di scarico penetrino all'interno della cabina.

2.2. Lo schema del dispositivo di scappamento deve essere allegato alla scheda di omologazione del trattore.

2.3. Sul silenziatore dovranno essere indicati in caratteri ben leggibili e indelebili la marca e il tipo.

2.4. I materiali assorbenti fibrosi possono essere impiegati nella costruzione del silenziatore solo se sono soddisfatte le seguenti condizioni:

2.4.1. i materiali assorbenti fibrosi non devono trovarsi nelle parti del silenziatore attraversate dai gas;

2.4.2. dispositivi adeguati devono garantire il mantenimento al loro posto dei materiali assorbenti fibrosi per tutta la durata di utilizzazione del silenziatore;

2.4.3. i materiali assorbenti fibrosi devono resistere a una temperatura (°C) superiore almeno del 20 % alla temperatura di funzionamento che è possibile raggiungere nella parte del silenziatore in cui si trovano i materiali assorbenti fibrosi.

ALLEGATO VII

PARTE A

Direttiva abrogata e sue modifiche successive

(di cui all'articolo 6)

Direttiva 74/151/CEE del Consiglio (GU L 84 del 28.3.1974, pag. 25)	
Direttiva 82/890/CEE del Consiglio (GU L 378 del 31.12.1982, pag. 45)	limitatamente ai riferimenti fatti dall'articolo 1, paragrafo 1, alla direttiva 74/151/CEE
Direttiva 88/410/CEE della Commissione (GU L 200 del 26.7.1988, pag. 27)	
Direttiva 97/54/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 277 del 10.10.1997, pag. 24)	limitatamente ai riferimenti fatti dall'articolo 1, primo trattino, alla direttiva 74/151/CEE
Direttiva 98/38/CE della Commissione (GU L 170 del 16.6.1998, pag. 13)	
Direttiva 2006/26/CE della Commissione (GU L 65 del 7.3.2006, pag. 22)	limitatamente all'articolo 1

PARTE B

Termini di attuazione nel diritto nazionale e di applicazione

(di cui all'articolo 6)

Direttiva	Termine di attuazione	Data di applicazione
74/151/CEE	8 settembre 1975	—
82/890/CEE	22 giugno 1984	—
88/410/CEE	30 settembre 1988 ([1])	—
97/54/CE	22 settembre 1998	23 settembre 1998
98/38/CE	30 aprile 1999 ([2])	—
2006/26/CE	31 dicembre 2006 ([3])	—

([1]) A norma dell'articolo 2 della direttiva 88/410/CEE:
«1. A partire dal 1º ottobre 1988, gli Stati membri non possono:
— negare per un tipo di trattore l'omologazione CEE o il rilascio del documento di cui all'articolo 10, paragrafo 1, ultimo trattino della direttiva 74/150/CEE o l'omologazione nazionale,
— vietare la prima messa in circolazione dei trattori,
se i serbatoi di carburante liquido, la zavorratura e i livelli sonori ammissibili di tale tipo di trattore rispondono alle prescrizioni della presente direttiva.
2. A partire dal 1º ottobre 1989 gli Stati membri:
— non possono più rilasciare il documento di cui all'articolo 10, paragrafo 1, ultimo trattino, della direttiva 74/150/CEE per un tipo di trattore se i serbatoi di carburante liquido, la zavorratura e i livelli sonori ammissibili non rispondono alle prescrizioni della presente direttiva,
— possono negare l'omologazione nazionale di un tipo di trattore se i serbatoi di carburante liquido, la zavorratura e i livelli sonori ammissibili non rispondono alle prescrizioni della presente direttiva.»

([2]) A norma dell'articolo 2 della direttiva 98/38/CE:
«1. A partire dal 1º maggio 1989, gli Stati membri non possono:
— rifiutare, per un tipo di trattore, l'omologazione CE o il rilascio del documento di cui all'articolo 10, paragrafo 1, ultimo trattino, della direttiva 74/150/CEE, o l'omologazione nazionale,
— rifiutare la prima messa in circolazione dei trattori,
se tali trattori sono conformi alle prescrizioni della direttiva 74/151/CEE modificata dalla presente direttiva.
2. A partire dal 1º ottobre 1989, gli Stati membri:
— non possono rilasciare il documento di cui all'articolo 10, paragrafo 1, ultimo trattino della direttiva 74/150/CEE per un tipo di trattore, se detto trattore non è conforme alle prescrizioni della direttiva 74/151/CEE, modificata dalla presente direttiva,
— possono rifiutare l'omologazione nazionale di un tipo di trattore se esso non è conforme alle prescrizioni della direttiva 74/151/CEE, modificata dalla presente direttiva.»

(3) A norma dell'articolo 5 della direttiva 2006/26/CE:
«1. Dal 1º gennaio 2007, riguardo ai veicoli che soddisfano i requisiti fissati dalle direttive 74/151/CEE, 78/933/CEE, 77/311/CEE e 89/173/CEE modificate dalla presente direttiva, gli Stati membri, per motivi inerenti alla materia disciplinata da tali direttive:
a) non possono negare l'omologazione CE o l'omologazione nazionale;
b) non possono proibire l'immatricolazione, la vendita o l'entrata in servizio.
2. Dal 1º luglio 2007, riguardo ai veicoli che non soddisfano i requisiti fissati dalle direttive 74/151/CEE, 78/933/CEE, 77/311/CEE e 89/173/CEE modificate dalla presente direttiva, gli Stati membri, per motivi inerenti alla materia disciplinata da tali direttive:
a) non possono più rilasciare l'omologazione CE;
b) possono negare l'omologazione nazionale.
3. Dal 1º luglio 2009, riguardo ai veicoli che non soddisfano i requisiti fissati dalle direttive 74/151/CEE, 78/933/CEE, 77/311/CEE e 89/173/CEE modificate dalla presente direttiva, gli Stati membri, per motivi inerenti alla materia disciplinata da tali direttive:
a) cessano di considerare validi, ai fini dell'articolo 7, paragrafo 1, della direttiva 2003/37/CE, i certificati di idoneità che accompagnano i veicoli nuovi ai sensi della stessa direttiva;
b) possono negare l'immatricolazione, la vendita o l'entrata in servizio di tali veicoli nuovi.»

ALLEGATO VIII

Tavola di concordanza

Direttiva 74/151/CEE	Direttiva 2006/26/CE	Presente direttiva
Articolo 1		Articolo 1
Articolo 2, paragrafo 1		Articolo 2, paragrafo 1
	Articolo 5, paragrafo 2	Articolo 2, paragrafo 2
	Articolo 5, paragrafo 3	Articolo 2, paragrafo 3
Articolo 3		Articolo 3
Articolo 4		Articolo 4
Articolo 5, paragrafo 1		—
Articolo 5, paragrafo 2		Articolo 5
—		Articolo 6
—		Articolo 7
Articolo 6		Articolo 8
Allegati da I a VI		Allegati da I a VI
—		Allegato VII
—		Allegato VIII