

**IT**

**IT**

**IT**



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 23.7.2010  
COM(2010) 395 definitivo

2010/0212 (COD)

Proposta di

**REGOLAMENTO (UE) n. .../... DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL  
CONSIGLIO**

**relativo all'omologazione di veicoli agricoli o forestali**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

SEC(2010) 934

SEC(2010) 933

## RELAZIONE

### 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

- **Motivazione e obiettivi della proposta**

Obiettivo della proposta è stabilire una serie di norme armonizzate sulla fabbricazione di veicoli agricoli e forestali (trattori, rimorchi e apparecchiature rimorchiate) al fine di garantire il buon funzionamento del mercato interno senza tuttavia perdere di vista la necessità di un elevato livello di tutela dell'ambiente nonché di sicurezza della circolazione stradale e sul posto di lavoro. La legislazione attualmente vigente sarà sostituita e allineata ai principi del programma per una regolamentazione migliore e per la semplificazione.

La proposta mira anche ad aumentare la sicurezza dei veicoli grazie all'introduzione di prescrizioni per tutte le categorie di veicoli agricoli e forestali.

La proposta contribuisce infine alla competitività dell'industria poiché semplifica la legislazione attuale sull'omologazione per tipo dei veicoli, ne aumenta la trasparenza e ne alleggerisce gli oneri amministrativi.

- **Contesto generale**

Le prescrizioni tecniche sull'omologazione dei trattori, per quanto riguarda numerosi elementi relativi alla tutela della sicurezza e dell'ambiente, sono state armonizzate a livello dell'Unione per evitare prescrizioni che differiscano da uno Stato membro all'altro, per garantire un elevato livello di tutela dell'ambiente nonché di sicurezza della circolazione stradale e sul posto di lavoro nell'intera Comunità e per introdurre un sistema armonizzato UE di omologazione per tipo.

Sono ora disponibili nuove tecnologie come l'ABS (sistemi frenanti antibloccaggio), immediatamente applicabili, che migliorano decisamente la sicurezza dei veicoli. Secondo molti ricercatori, tali tecnologie produrrebbero vantaggi significativi se fossero normalmente presenti sui nuovi veicoli. Fissando prescrizioni obbligatorie comuni, si impedisce anche la frammentazione del mercato interno dovuta alla presenza di norme differenti sui prodotti imposte da singoli Stati membri.

Nella comunicazione dal titolo "Un quadro normativo competitivo nel settore automobilistico per il XXI secolo"<sup>1</sup> la Commissione ha accolto con favore le raccomandazioni della relazione "CARS 21"<sup>2</sup>, tese a semplificare l'intera struttura normativa dell'omologazione dei veicoli attualmente in vigore. Secondo tale raccomandazione, la proposta semplifica notevolmente la legislazione relativa alle omologazioni sostituendo 24 direttive di base (e altre 35 direttive circa che le modificano) nel campo delle prescrizioni tecniche dei veicoli agricoli e forestali con un solo regolamento del Consiglio e del Parlamento.

---

<sup>1</sup> COM(2007) 22.

<sup>2</sup> CARS 21, *Un quadro normativo competitivo nel settore automobilistico per il XXI secolo*; ISBN 92-79-00762-9.

- **Disposizioni vigenti nel settore della proposta**

- Le norme che attualmente disciplinano l'omologazione dei trattori sono stabilite dai seguenti atti dell'UE: Direttive 74/347/CEE, 76/432/CEE, 76/763/CEE, 77/537/CEE, 78/764/CEE, 80/720/CEE, 86/297/CEE, 86/298/CEE, 86/415/CEE, 87/402/CEE del Consiglio; Direttive 2000/25/CE, 2003/37/CE, 2009/57/CE, 2009/58/CE, 2009/59/CE, 2009/60/CE, 2009/61/CE, 2009/63/CE, 2009/64/CE, 2009/66/CE, 2009/68/CE, 2009/75/CE, 2009/76/CE e 2009/144/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.

Il progetto di proposta, la sua attuazione e gli atti delegati faranno proprie le prescrizioni vigenti stabilite nei suddetti atti. Rispetto ad atti ora vigenti, il regolamento adotterà nuove prescrizioni, un provvedimento di sicurezza avanzata (l'ABS) nonché altri ulteriori aggiornamenti dei requisiti di frenatura, come l'accorciamento delle distanze di frenata e l'introduzione di sistemi idrostatici. La proposta introdurrà anche requisiti tecnici su aspetti caratteristici delle categorie di veicoli per le quali essi non sono ancora definiti ai sensi della direttiva 2003/37/CE, a un livello simile a quello oggi esistente nelle direttive sopra evocate.

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

La proposta è coerente con l'obiettivo della UE di rendere le strade più sicure, come evocato, in particolare, nel Libro bianco sulla politica europea dei trasporti<sup>3</sup>. Quest'ultimo era stato adottato dalla Commissione nel 2001 ed è un riflesso del Programma d'azione europeo per la sicurezza stradale.

Inoltre, riguardo agli aspetti ambientali della proposta, gli attuali livelli di protezione restano intatti. L'unico cambiamento consiste nel fatto che il regolamento si riferirà alla direttiva 97/68/CE relativa alle emissioni di macchine mobili non stradali, invece che a un atto specifico per trattori, semplificandone l'applicazione ma mantenendone le caratteristiche fondamentali in vista di sviluppi futuri.

Infine, la proposta è coerente con la strategia della UE di semplificazione del contesto normativo, annunciato dalla comunicazione della Commissione "Aggiornare e semplificare l'acquis comunitario"<sup>4</sup> che vede nel sistema di omologazione per tipo degli autoveicoli un settore prioritario per semplificare la normativa comunitaria.

## 2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

- **Consultazione delle parti interessate**

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

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

---

<sup>3</sup> COM(2001) 370.

<sup>4</sup> COM(2003) 71.

vari modi:

- con una consultazione generale su Internet, relativa a tutti gli aspetti della proposta; hanno risposto Stati membri (ministeri), fabbricanti di trattori (rappresentanti europei e nazionali, singole aziende) e di componenti, organizzazioni di trasporto e rappresentanti degli utenti.
- Nell'ambito dello studio di valutazione dell'impatto un consulente esterno ha invitato circa 200 parti interessate a inviare contributi e osservazioni. È stato anche organizzato un incontro tra le parti interessate.
- La proposta è stata discussa in varie riunioni del gruppo di lavoro della Commissione sui trattori agricoli.

#### 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 dell'impatto allegata alla presente proposta dà ampio conto delle principali questioni sollevate e vaglia il modo in cui sono state prese in considerazione.

Dal 3.7.2008 al 12.9.2008 si è tenuta una consultazione pubblica su Internet. La Commissione ha ricevuto 19 risposte, pubblicate al seguente indirizzo: [http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/agricultural\\_vehicles/call.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/agricultural_vehicles/call.htm).

#### • **Ricorso al parere di esperti**

##### Settori scientifici/di competenza interessati

La proposta ha imposto la valutazione di opzioni politiche diverse e delle rispettive conseguenze a livello economico, sociale e ambientale.

##### Metodologia applicata

La società di consulenza, TRL Ltd., ha inviato i risultati di un'indagine a tutte le pertinenti parti interessate (autorità pubbliche, industria manifatturiera, organizzazioni di utenti); gli interessati hanno discusso in riunione una relazione provvisoria, ciò che ha portato a ulteriori contributi.

##### Mezzi impiegati per rendere accessibile al pubblico il parere degli esperti

La relazione di TRL Ltd. è disponibile 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 – I: direttive o regolamenti

- a) Nessun cambiamento d'indirizzo. Ciò significa mantenere le 24 direttive attuali, modificandole via via ove necessario.
  - b) Sostituire le varie direttive in vigore con un solo regolamento.
  - c) Sostituire le direttive in vigore con un solo regolamento di codecisione e con alcuni atti delegati e d'attuazione a carattere tematico, in numero limitato. È stata scelta questa opzione.
2. Aspetti legati alla semplificazione – II: definire tutto in una dettagliata legislazione UE o riferirsi a norme internazionali
- a) Nessun cambiamento d'indirizzo. Ciò significa mantenere le 24 direttive attuali, modificandole via via ove necessario. Le direttive continuerebbero a essere applicate parallelamente ai regolamenti UNECE attuali e ai codici OCSE, con prescrizioni tecniche di solito (ma non sempre) equivalenti. Ciò genera notevole confusione tra le parti interessate non direttamente coinvolte nel sistema d'omologazione e determina una situazione in cui il sistema normativo è tutto meno che veramente trasparente.
  - b) Sostituite ove possibile le singole direttive in vigore con regolamenti UNECE equivalenti.
  - c) Sostituire ove possibile le singole direttive in vigore con regolamenti UNECE equivalenti, con codici OCSE (dispositivi di protezione in caso di capovolgimento) o, se possibile, con norme CEN/CENELEC o ISO. È stata scelta questa opzione perché massimizza i vantaggi della semplificazione, a tutto vantaggio soprattutto delle autorità nazionali e dell'industria.
3. Completamento del mercato interno
- a) Nessun cambiamento d'indirizzo. Ciò significa completare poco a poco il pacchetto previsto dalla direttiva 2003/37/CE.
  - b) Completare i requisiti per l'omologazione UE per tipo (TA) e rendere obbligatorio per tutte le categorie l'omologazione UE per tipo di veicoli completi (*Whole Vehicle Type-Approval - WVTA*).
  - c) Completare i requisiti per l'omologazione UE per tipo (TA) ma lasciare che la WVTA dell'UE resti facoltativa per talune (T4, T5, C, R ed S).

La Commissione ha effettuato la valutazione d'impatto prevista dal proprio programma di lavoro; la relazione si trova alla [PAGINA WEB CIRCA]

### 3. ASPETTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

- **Riassunto delle misure proposte**

Abrogando 24 direttive, la proposta semplifica notevolmente il sistema di omologazione per tipo dei veicoli agricoli rispetto ai requisiti tecnici aventi attinenza

alla sicurezza e alle emissioni.

La proposta, attraverso gli atti delegati da essa previsti, stabilisce dettagliatamente i nuovi requisiti obbligatori degli impianti frenanti. In particolare, gli atti delegati adottati con la presente proposta richiederanno tra l'altro:

- il montaggio obbligatorio degli ABS su talune categorie (trattori veloci T5 e loro rimorchi, omologati per velocità superiori a 40 km/h);
- Maggior potenza frenante;
- compatibilità tra trattore e rimorchi/apparecchiature rimorchiate.

- **Base giuridica**

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

- **Principio di sussidiarietà**

Si applica il principio di sussidiarietà poiché la proposta non rientra tra le competenze esclusive dell'Unione.

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

Al fine di attuare un sistema di omologazione UE per tipo di veicoli, i requisiti tecnici per l'omologazione dei veicoli a motore riguardo alla sicurezza e agli aspetti ambientali devono essere armonizzati a livello dell'Unione. Iniziative isolate degli Stati membri non permetterebbero l'attuazione di un sistema di omologazione UE per tipo di veicoli. È necessaria un'iniziativa della UE 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 risulta pertanto conforme al principio di sussidiarietà.

- **Principio di proporzionalità**

La proposta è conforme al principio di proporzionalità per i motivi di seguito indicati.

Come indicato dalla valutazione d'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 adeguati 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 nel campo dell'omologazione UE per tipo dei veicoli a motore. L'approccio qui seguito una legislazione in due tappe:

- innanzitutto, il Parlamento europeo e il Consiglio fissano, con procedura legislativa ordinaria, le disposizioni fondamentali in un regolamento fondato sull'articolo 114 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea;
- in secondo luogo, la Commissione adotta, in conformità all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, gli atti delegati contenenti le caratteristiche tecniche che attuano le disposizioni fondamentali di cui sopra.

#### 4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Nessuna

#### 5. INFORMAZIONI AGGIUNTIVE

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

La proposta prevede un periodo transitorio generale affinché le amministrazioni e i fabbricanti di veicoli e componenti abbiano termini di esecuzione sufficienti.

- **Semplificazione**

La proposta prevede una semplificazione della legislazione.

Verranno abrogate 24 direttive concernenti l'omologazione dei veicoli.

La proposta semplifica le procedure amministrative delle amministrazioni pubbliche. La proposta si inserisce nel programma modulato a favore dell'aggiornamento e della semplificazione dell'*acquis* comunitario e nel programma di lavoro legislativo della Commissione, con il riferimento 2009/ENTR/001.

- **Abrogazione di disposizioni vigenti**

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

- **Spazio economico europeo**

L'atto proposto riguarda una materia di competenza del SEE e va pertanto esteso allo

Spazio economico europeo.

Proposta di

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**Regolamento (UE) n ... /2010 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione di veicoli agricoli e forestali**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>5</sup>,

previa trasmissione della proposta ai parlamenti nazionali,

deliberando conformemente alla procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) Al fine di promuovere il mercato interno, la 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 e che abrogava la direttiva 74/150/CEE<sup>6</sup>, istituiva un sistema comunitario organico di omologazione per tipo per i trattori, i loro rimorchi e le apparecchiature intercambiabili trainabili.
- (2) Al fine di stabilire e di far funzionare il mercato interno dell'Unione, è opportuno sostituire i sistemi di omologazione degli Stati membri con una procedura di omologazione dell'Unione fondata sul principio di armonizzazione completa, che al tempo stesso tenga nel debito conto il rapporto costi/benefici e presti particolare attenzione alle piccole e medie imprese.
- (3) A seguito della richiesta del Parlamento europeo e al fine di semplificare e di accelerare la procedura, nella legislazione relativa all'omologazione UE per tipo dei veicoli è stato introdotto un nuovo approccio normativo in base al quale il legislatore, attraverso la

---

<sup>5</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>6</sup> GU L 171 del 9.7.2003, pag. 1.

procedura legislativa ordinaria, si limita a stabilire regole e principi fondamentali e delega alla Commissione il compito di legiferare sulle prescrizioni tecniche di dettaglio. Riguardo alle prescrizioni essenziali, il presente regolamento si limita dunque a stabilire i requisiti fondamentali di sicurezza stradale, sul posto di lavoro e di compatibilità ambientale e dà alla Commissione il potere di fissare specifiche tecniche in atti delegati.

- (4) Il presente regolamento non pregiudica le norme riguardanti l'uso su strada dei veicoli agricoli e forestali, come i requisiti specifici per la patente dei conducenti, i limiti posti alla velocità massima o le norme per l'accesso a determinate strade.
- (5) Per garantire elevati livelli di sicurezza stradale, sul posto di lavoro e di tutela ambientale le prescrizioni tecniche e le norme ambientali applicabili all'omologazione di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti devono essere armonizzate.
- (6) Poiché le direttive sulle macchine mobili non stradali<sup>7</sup> non stabiliscono prescrizioni armonizzate per la sicurezza stradale, è opportuno che i fabbricanti di macchine mobili possano omologare i loro prodotti, riguardo alla sicurezza stradale, in conformità a norme europee ai sensi del presente regolamento; le macchine mobili rispetto al sistema di omologazione per tipo dei dispositivi di sicurezza stradale, vanno pertanto incluse nel presente regolamento solo facoltativamente soprattutto perché i requisiti applicabili alle macchine mobili al di fuori del presente regolamento non comprendono alcun aspetto di sicurezza stradale.
- (7) Per semplificare la legislazione e allinearla alle raccomandazioni della Relazione "CARS 21: A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st century"<sup>8</sup> (*CARS 21: un quadro normativo competitivo nel settore automobilistico per il XXI secolo*), è opportuno abrogare tutte le direttive singole senza con ciò ridurre i livelli di protezione. Le prescrizioni fissate in tali direttive andranno trasposte nel presente regolamento ed essere eventualmente sostituite con riferimenti ai rispettivi regolamenti della commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa (UN-ECE), 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 motore ed alle condizioni del riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali prescrizioni ("Accordo del 1958 rivisto")<sup>9</sup>. Per ridurre gli oneri amministrativi legati alla procedura di omologazione è opportuno che i fabbricanti di veicoli possano eventualmente ottenere l'omologazione, ai sensi del presente regolamento, ottenendola direttamente ai sensi del pertinente regolamento UNECE, come indicato all'allegato I.

---

<sup>7</sup> V. direttive 97/68/CE e 2006/42/CE.

<sup>8</sup> COM(2007) 22 definitivo.

<sup>9</sup> GU L 346 del 17.12.1997, pag. 78.

- (8) Di conseguenza, i regolamenti UNECE ai quali l'UE aderisce ai sensi della decisione 97/836/CE, nonché le modifiche apportate ai regolamenti UNECE cui l'UE ha già aderito, vanno incorporati nella procedura di omologazione UE come requisiti dell'omologazione UE per tipo dei veicoli o come alternativa alla legislazione comunitaria in vigore. In particolare, se l'UE decide che un regolamento UNECE deve entrare a far parte dei requisiti d'omologazione UE per tipo dei veicoli e sostituire la vigente legislazione UE, occorre delegare alla Commissione l'adozione degli adeguamenti necessari al presente regolamento o l'approvazione dei necessari provvedimenti di attuazione.
- (9) In alternativa, negli atti delegati si può far riferimento a codici adottati dall'OCSE (Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico) o a norme CEN/CENELEC o ISO, direttamente accessibili al pubblico.
- (10) Le disposizioni della presente direttiva sono conformi ai principi contenuti nel piano d'azione "Semplificare e migliorare l'ambiente normativo"<sup>10</sup>.
- (11) È particolarmente importante che provvedimenti futuri, proposti in base al presente regolamento o a procedure da applicare ai sensi di esso, rispondano a tali principi, i quali sono stati riaffermati dalla Commissione nella relazione "CARS 21". In particolare, ai fini di una migliore regolamentazione e semplificazione e per evitare il continuo aggiornamento della vigente legislazione comunitaria su questioni tecniche, è opportuno che il presente regolamento contenga riferimenti a norme e regolamenti internazionali in vigore senza doverli riprodurre nel quadro giuridico comunitario.
- (12) La direttiva 2003/37/CE limitava, in una prima fase, l'applicazione obbligatoria della procedura di omologazione UE per tipo dei veicoli completi ai veicoli appartenenti alle categorie T1, T2 e T3 senza fissare tutti i requisiti necessari a chiedere l'omologazione UE per tipo dei veicoli completi su base volontaria per altre categorie. Ai fini del completamento del mercato interno e del suo corretto funzionamento, il presente regolamento permetterà ai fabbricanti di chiedere l'omologazione UE per tipo dei veicoli completi su base volontaria per tutte le categorie in esso comprese e, quindi, di beneficiare dei vantaggi del mercato interno attraverso l'omologazione UE.
- (13) 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 che aiutano il conducente a controllare il veicolo, che lo informano, in modo acustico e visivo, sullo stato del veicolo e della zona circostante, che illuminano il veicolo, che proteggono gli occupanti, nonché requisiti relativi alle parti esterne e agli accessori del veicolo, alle masse, alle dimensioni, ai pneumatici.

---

<sup>10</sup> COM(2002) 278 definitivo, del 5.6.2002.

- (14) Affinché la procedura di controllo della conformità della produzione, che costituisce uno dei fondamenti del sistema di omologazione comunitario, sia correttamente applicata e funzioni adeguatamente, i fabbricanti devono essere sottoposti a regolari verifiche da parte delle autorità competenti o di un servizio tecnico designato, in possesso delle qualifiche necessarie.
- (15) Per evitare abusi, la procedura semplificata per i veicoli in piccole serie andrebbe limitata solo ai veicoli prodotti in pochi esemplari; è perciò necessario definire con maggiore precisione il concetto di piccola serie in termini di numero di veicoli prodotti.
- (16) È importante stabilire disposizioni per l'omologazione singola dei veicoli per ottenere una flessibilità sufficiente in un sistema di omologazione a più stadi.
- (17) L'obiettivo principale della legislazione UE sull'omologazione dei veicoli è far sì che la commercializzazione di veicoli nuovi, componenti ed entità tecniche indipendenti garantisca elevati livelli di sicurezza e di protezione dell'ambiente. Questo fine non deve essere pregiudicato dal montaggio di parti o apparecchiature dopo che i veicoli sono stati commercializzati o sono entrati in circolazione. Devono perciò essere adottate misure adeguate affinché parti o apparecchiature, passibili di essere montate sui veicoli e capaci di pregiudicare considerevolmente il funzionamento di sistemi essenziali per la sicurezza o la protezione ambientale, siano oggetto di controlli preventivi da parte di un'autorità di omologazione prima di essere messi in vendita. Tali misure devono consistere in disposizioni tecniche relative ai requisiti che tali parti o apparecchiature devono soddisfare.
- (18) Tali misure si applicheranno solo a un numero limitato di parti e apparecchiature, il cui elenco sarà oggetto di un atto delegato, dopo avere consultato le parti interessate. Tali misure devono garantire che le parti o le apparecchiature in questione non pregiudichino la sicurezza o la compatibilità ambientale del veicolo, preservando nel contempo per quanto possibile la concorrenza nel mercato postvendita.
- (19) È importante che i fabbricanti forniscano ai proprietari dei veicoli le informazioni necessarie ad evitare un uso improprio dei dispositivi di sicurezza.
- (20) Perché i fabbricanti di componenti o di entità tecniche indipendenti possano ottenere l'omologazione per tipo o l'autorizzazione UE delle componenti o delle entità tecniche indipendenti, è inoltre importante che essi possano accedere a una serie di informazioni in possesso solo del fabbricante del veicolo, come le informazioni tecniche, o i disegni, necessari allo sviluppo di accessori per il mercato postvendita.
- (21) Per migliorare il funzionamento del mercato interno, in particolare per quanto riguarda la libera circolazione delle merci, la libertà di stabilimento e la libera prestazione di servizi, sono necessari un accesso illimitato alle informazioni sulla riparazione dei veicoli, attraverso una funzione di ricerca standardizzata che consenta di reperire le informazioni tecniche, e una concorrenza efficace sul mercato dei servizi d'informazione relativa alla riparazione e alla manutenzione del veicolo. Gran parte di tali informazioni si riferisce ai sistemi diagnostici di bordo (OBD) e alla loro interazione con altri sistemi del veicolo. È

opportuno indicare sia le specifiche tecniche cui i costruttori devono conformarsi nei propri siti Web nonché le misure tese a garantire un accesso ragionevole alle PMI.

- (22) Gli Stati membri devono legiferare sulle sanzioni da applicare in caso di violazione del presente regolamento e devono garantirne l'applicazione. Le sanzioni previste dovranno essere efficaci, proporzionate e dissuasive.
- (23) Al fine di completare o di modificare gli elementi non fondamentali del presente regolamento, occorre autorizzare la Commissione ad approvare atti delegati, ai sensi dell'articolo 290 del trattato, per quanto riguarda la sicurezza stradale (frenatura compresa), la sicurezza sul posto di lavoro e la compatibilità ambientale, le prove, l'accesso a informazioni e indicazioni riguardanti le riparazioni e la manutenzione nonché le specifiche attività svolte dai servizi di assistenza tecnica autorizzati.
- (24) Alcuni aspetti trattati dal presente regolamento impongono condizioni uniformi di attuazione da parte degli Stati membri, in modo che, grazie al riconoscimento reciproco delle decisioni amministrative dei singoli Stati membri e all'accettazione dei documenti rilasciati dai fabbricanti del veicolo, si possa contribuire al buon funzionamento del mercato interno dando la possibilità alle parti interessate di beneficiarne più facilmente. La Commissione deve dunque essere autorizzata ad approvare atti esecutivi in conformità all'articolo 291 del trattato per stabilire condizioni uniformi di attuazione del presente regolamento rispetto ai seguenti elementi: elenco delle informazioni da fornire a corredo della domanda di omologazione per tipo, procedure di omologazione per tipo, modelli delle targhette aggiuntive riservate ai fabbricanti, certificati di omologazione UE per tipo, elenco delle omologazioni rilasciate, sistema di numerazione delle omologazioni Ue per tipo e procedure comunitarie a garanzia della conformità della produzione.
- (25) Ai sensi dell'articolo 291 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione vanno stabiliti preventivamente deliberando mediante regolamenti secondo la procedura legislativa ordinaria. In attesa dell'adozione del nuovo regolamento, resta in vigore la decisione 1999/468/CE del Consiglio del 28 giugno 1999 recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione, esclusa la procedura di regolamentazione con controllo, che non è applicabile.
- (26) In conseguenza dell'applicazione del nuovo sistema di regolamentazione messo in atto dal presente regolamento, vanno abrogate la direttiva 2003/37/CE e le seguenti direttive: direttiva 74/347/CEE del Consiglio<sup>11</sup> del 25 giugno 1974 concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relativa al campo di visibilità e ai tergicristallo dei trattori agricoli o forestali a ruote, direttiva 76/432/CEE del Consiglio<sup>12</sup> del 6 aprile 1976 concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative alla frenatura

---

<sup>11</sup> GU L 191 del 15.7.1974, pag. 5.

<sup>12</sup> GU L 122 dell'8.5.1976, pag. 1.

dei trattori agricoli o forestali a ruote, direttiva 76/763/CEE del Consiglio<sup>13</sup> del 27 luglio 1976 concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative ai sedili per accompagnatori dei trattori agricoli o forestali a ruote, direttiva 77/537/CEE del Consiglio<sup>14</sup> del 28 giugno 1977 per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento prodotto dai motori diesel destinati alla propulsione dei trattori agricoli o forestali a ruote, direttiva 78/764/CEE del Consiglio<sup>15</sup> del 25 luglio 1978 concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative al sedile del conducente dei trattori agricoli o forestali a ruote, direttiva 80/720/CEE del Consiglio<sup>16</sup> del 24 giugno 1980 per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative allo spazio di manovra, ai mezzi di accesso al posto di guida, nonché agli sportelli ed ai finestrini dei trattori agricoli o forestali a ruote, direttiva 86/297/CEE del Consiglio<sup>17</sup>, del 26 maggio 1986 per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative alle prese di forza dei trattori agricoli e forestali a ruote ed alla relativa protezione, la direttiva 86/298/CEE del Consiglio<sup>18</sup> del 26 maggio 1986 relativa ai dispositivi di protezione, del tipo a due montanti posteriori, in caso di capovolgimento dei trattori agricoli o forestali a ruote a carreggiata stretta, la direttiva 86/415/CEE del Consiglio<sup>19</sup> del 24 luglio 1986 relativa all'installazione, all'ubicazione, al funzionamento e all'identificazione dei comandi dei trattori agricoli o forestali a ruote, direttiva 87/402/CEE del Consiglio<sup>20</sup> del 25 giugno 1987 relativa ai dispositivi di protezione, in caso di capovolgimento dei trattori agricoli o forestali a ruote, a carreggiata stretta, montati anteriormente, direttiva 2000/25/CEE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>21</sup> del 22 maggio 2000 relativa a misure contro l'emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante prodotti dai motori destinati alla propulsione dei trattori agricoli o forestali e recante modificazione della direttiva 74/150/CEE del Consiglio, direttiva 2009/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>22</sup> del 13 luglio 2009 relativa ai dispositivi di protezione in caso di capovolgimento dei trattori agricoli o forestali a ruote, direttiva 2009/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>23</sup> del 13 luglio 2009 relativa al dispositivo di rimorchio e alla retromarcia dei trattori agricoli o forestali a ruote, direttiva 2009/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>24</sup> del 13 luglio 2009 relativa ai retrovisori dei trattori agricoli o forestali a ruote, direttiva 2009/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>25</sup> del 13 luglio 2009 relativa alla velocità massima per costruzione e alle piattaforme di carico dei trattori agricoli o forestali a ruote, direttiva

---

<sup>13</sup> GU L 262 del 27.9.1976, pag. 135.

<sup>14</sup> GU L 220 del 29.8.1977, pag. 38.

<sup>15</sup> GU L 255 del 18.9.1978, pag. 1.

<sup>16</sup> GU L 194 del 28.7.1980, pag. 1.

<sup>17</sup> GU L 186 dell'8.7.1986, pag. 19.

<sup>18</sup> GU L 186 dell'8.7.1986, pag. 26.

<sup>19</sup> GU L 240 del 26.8.1986, pag. 1.

<sup>20</sup> GU L 220 dell'8.8.1987, pag. 1.

<sup>21</sup> GU L 173 del 12.7.2000, pag. 1.

<sup>22</sup> GU L 261 del 3.10.2009, pag. 1.

<sup>23</sup> GU L 198 del 30.7.2009, pag. 4.

<sup>24</sup> GU L 198 del 30.7.2009, pag. 9.

<sup>25</sup> GU L 198 del 30.7.2009, pag. 15.

2009/61/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>26</sup> del 17 ottobre 1978 relativa all'installazione dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa dei trattori agricoli o forestali a ruote, direttiva 2009/63/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>27</sup> del 13 luglio 2009 relativa a taluni elementi e caratteristiche dei trattori agricoli o forestali a ruote, direttiva 2009/64/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>28</sup> del 13 luglio 2009 relativa alla soppressione dei disturbi radioelettrici (compatibilità elettromagnetica) provocati dai trattori agricoli o forestali a ruote, direttiva 2009/66/CE di Parlamento europeo ed il Consiglio<sup>29</sup> del 13 luglio 2009 relativa al dispositivo di sterzo dei trattori agricoli o forestali a ruote, direttiva 2009/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>30</sup> del 13 luglio 2009 relativa all'omologazione dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa dei trattori agricoli o forestali a ruote, direttiva 2009/75/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>31</sup> del 13 luglio 2009 relativa ai dispositivi di protezione in caso di capovolgimento dei trattori agricoli o forestali a ruote (prove statiche), direttiva 2009/76/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>32</sup> del 13 luglio 2009 relativa al livello sonoro all'orecchio dei conducenti dei trattori agricoli o forestali a ruote, direttiva 2009/144/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>33</sup> del 30 novembre 2009 relativa a taluni elementi e caratteristiche dei trattori agricoli o forestali a ruote (dimensioni e le masse trainabili ecc.).

- (27) È importante che tutte le parti interessate abbiano chiara la correlazione tra il presente regolamento e la direttiva 2006/42/CE sulla sicurezza delle macchine<sup>34</sup>, per stabilire esattamente le condizioni che un determinato prodotto deve soddisfare.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

## **CAPO I**

### **OGGETTO, CAMPO DI APPLICAZIONE E DEFINIZIONI**

#### *Articolo 1* *Oggetto*

Il presente regolamento stabilisce le prescrizioni tecniche e amministrative dell'omologazione UE per tipo di tutti i veicoli nuovi di cui all'articolo 2.

---

<sup>26</sup> GU L 203 del 5.8.2009, pag. 19.  
<sup>27</sup> GU L 214 del 19.8.2009, pag. 23.  
<sup>28</sup> GU L 216 del 20.8.2009, pag. 1.  
<sup>29</sup> GU L 201 dell'1.8.2009, pag. 11.  
<sup>30</sup> GU L 203 del 5.8.2009, pag. 52.  
<sup>31</sup> GU L 261 del 3.10.2009, pag. 40.  
<sup>32</sup> GU L 201 dell'1.8.2009, pag. 18.  
<sup>33</sup> GU L 27 del 30.1.2010, pag. 33.  
<sup>34</sup> GU L 157 del 9.6.2006, p.24.

Il presente regolamento stabilisce inoltre le condizioni per la vendita e l'entrata in funzione di parti e apparecchiature destinate ai veicoli omologati ai sensi del presente regolamento nonché le condizioni alle quali tale vendita ed entrata in servizio è vietata.

Il presente regolamento non pregiudica l'applicazione della pertinente legislazione dell'Unione sulla sicurezza stradale.

## *Articolo 2* *Campo d'applicazione*

1. Il presente regolamento si applica all'omologazione per tipo e all'omologazione individuale di veicoli, progettati e costruiti in una o più fasi, e di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti progettate e costruite per tali veicoli.

Il presente regolamento ai veicoli appartenenti alle seguenti categorie:

- (a) trattori (categorie T e C),
  - (b) rimorchi (categoria R),
  - (c) attrezzature intercambiabili trainate (categoria S) e
  - (d) macchine mobili (categoria U).
2. Il presente regolamento non si applica a macchine intercambiabili che, quando sono trainate su strada, sono completamente staccate dal suolo.
  3. Per i veicoli che seguono, il fabbricante può scegliere tra un'omologazione per tipo ai sensi del presente regolamento o un'omologazione per tipo nazionale:
    - (a) macchine mobili;
    - (b) rimorchi e attrezzature rimorchiate, categorie R e S;
    - (c) in caso di omologazione individuale, prototipi di veicoli che, sotto la responsabilità di un fabbricante, sono sottoposti a un particolare programma di prova e sono specificamente progettati e costruiti per tale scopo.

## *Articolo 3* *Definizioni*

Ai fini del presente regolamento e degli atti di cui all'allegato I, salvo disposizioni contrarie in esso indicate:

1. "omologazione per tipo", indica la procedura con cui uno Stato membro certifica che un tipo di veicolo, di sistema, di componente o di entità tecnica è conforme alle pertinenti disposizioni amministrative e prescrizioni tecniche;
2. "omologazione generale per tipo di veicolo" indica un'omologazione con cui l'autorità di omologazione certifica che un veicolo completo è conforme alle pertinenti disposizioni amministrative e prescrizioni tecniche;
3. "l'omologazione per tipo di un sistema" indica l'omologazione con cui un'autorità di omologazione certifica che un sistema montato su un veicolo di tipo specifico è conforme alle pertinenti disposizioni amministrative e prescrizioni tecniche;
4. "omologazione per tipo di una componente" indica l'omologazione con cui un'autorità di omologazione certifica che una componente indipendente di un veicolo è conforme alle pertinenti disposizioni amministrative e prescrizioni tecniche;
5. "omologazione di un'entità tecnica indipendente" indica l'omologazione con cui un'autorità di omologazione certifica che un'entità tecnica indipendente, rispetto a uno o più tipi di veicoli specifici, è conforme alle pertinenti disposizioni amministrative e prescrizioni tecniche;
6. "omologazione per tipo nazionale" indica l'omologazione prevista dalla legislazione nazionale di uno Stato membro, la cui validità si limita al territorio di tale Stato membro;
7. "omologazione UE per tipo" indica la procedura con cui uno Stato membro certifica che un tipo di veicolo, di sistema, di componente o di entità tecnica è conforme alle pertinenti disposizioni amministrative e prescrizioni tecniche del presente regolamento;
8. "trattore" indica qualsiasi trattore agricolo o forestale a ruote o cingoli, a motore, avente almeno 2 assi e una velocità massima di progetto non inferiore a 6 km/h, la cui funzione consiste essenzialmente nel generare una potenza trainante, progettato appositamente per trainare , spingere, trasportare o azionare determinate attrezzature intercambiabili destinate a usi agricoli o forestali o a trainare rimorchi agricoli o forestali. Può essere equipaggiato per il trasporto di carichi in ambito agricolo o forestale ed essere munito di sedili per uno o più passeggeri;
9. "rimorchio" indica qualsiasi rimorchio agricolo o forestale destinato essenzialmente al trasporto di carichi e destinato a essere rimorchiato da un trattore per attività agricole o forestali, non destinato al trattamento di materiali [e in cui il rapporto tra massa totale tecnicamente ammissibile e massa a vuoto del veicolo è pari o superiore a 3,0;
10. "attrezzatura intercambiabile trainata" indica qualsiasi veicolo usato in agricoltura o in silvicoltura che, rimorchiato da un trattore, ne modifica o ne amplia le funzioni, è munito in modo permanente di uno strumento o è destinato a trattare materiali, può comprendere una piattaforma di carico progettata e costruita per ricevere qualsiasi strumento e apparecchiatura necessari agli scopi di cui sopra e allo stoccaggio temporaneo di

qualsiasi materiale prodotto o necessario durante il lavoro e in cui il rapporto tra massa totale tecnicamente ammissibile e massa a vuoto del veicolo è inferiore a 3,0;

11. "macchina mobile" indica qualsiasi veicolo dotato di propulsione autonoma, escluse le macchine montate su un autotelaio, progettato e costruito specificamente per eseguire un lavoro e che, per le proprie caratteristiche costruttive, è inadatto al trasporto di passeggeri o di merci.
12. "veicolo" indica qualsiasi trattore, rimorchio, attrezzatura intercambiabili trainata o macchina mobile, secondo le definizioni di cui ai punti 8, 9, 10 e 11;
13. "tipo di veicolo" indica veicoli appartenenti a una particolare categoria che non differiscono tra loro almeno per gli aspetti essenziali specificati al punto 41, indipendentemente dal fatto che appartengano a varianti e versioni differenti, secondo le definizioni di cui ai punti 42 e 43;
14. "veicolo base" indica qualsiasi veicolo usato nella fase iniziale di un procedimento di omologazione in più fasi;
15. "veicolo incompleto" indica un veicolo che, per conformarsi alle pertinenti prescrizioni tecniche del presente regolamento, deve essere completato in almeno una fase successiva;
16. "veicolo completato" indica il veicolo che risulta dal procedimento di omologazione in più fasi e che è conforme alle pertinenti prescrizioni tecniche del presente regolamento;
17. "veicolo completo" indica un veicolo che non deve essere completato per essere conforme alle pertinenti prescrizioni tecniche del presente regolamento;
18. "veicolo di fine serie" indica un veicolo facente parte di uno stock, che non può essere immatricolato, venduto o messo in circolazione a causa dell'entrata in vigore di nuove prescrizioni tecniche per le quali non è stato omologato;
19. "sistema" indica un insieme di dispositivi che, combinati, svolgono una o più funzioni specifiche in un veicolo e che è soggetto alle prescrizioni di un atto normativo qualsiasi;
20. "componente" indica un dispositivo soggetto alle prescrizioni di un atto normativo, destinato a far parte di un veicolo e che può essere omologato indipendentemente dal veicolo se l'atto normativo lo prevede espressamente;
21. "entità tecnica indipendente" indica un dispositivo soggetto alle prescrizioni di un atto normativo, destinato a far parte di un veicolo e che può essere omologato separatamente ma solo in relazione a uno o più tipi determinati di veicoli se l'atto normativo lo prevede espressamente;
22. "parti o accessori originali" indica parti o accessori, fabbricati secondo specifiche e norme di produzione fornite dal fabbricante del veicolo, usati per produrre parti o

accessori destinati all'assemblaggio del veicolo in questione, comprese le parti o gli accessori fabbricati sulla stessa linea di produzione delle parti o degli accessori suddetti nonché parti e accessori per i quali il fabbricante, in base a una semplice presunzione, certifica che corrispondono alla qualità delle componenti usate per l'assemblaggio del veicolo in questione e sono stati fabbricati secondo specifiche e norme di produzione del fabbricante del veicolo;

23. "fabbricante" indica la persona o l'ente che, dinanzi all'autorità di omologazione sono responsabili di tutti gli aspetti del processo di omologazione per tipo o di autorizzazione e che garantiscono la conformità della produzione, indipendentemente dal fatto che essi siano direttamente coinvolti o no in tutte le fasi di fabbricazione del veicolo, del sistema, della componente o dell'entità tecnica indipendente, oggetto del processo di omologazione;
24. "mandatario del fabbricante" indica la persona fisica o giuridica stabilita nell'Unione che, debitamente nominata dal fabbricante, lo rappresenta davanti all'autorità di omologazione e agisce in suo nome nei campi trattati dal presente regolamento;
25. "autorità di omologazione" indica l'autorità di uno Stato membro, istituita e incaricata dallo Stato membro e da questo notificata alla Commissione in conformità all'articolo 5, competente per tutti gli aspetti dell'omologazione di un tipo di veicolo, di sistema, di componente o di entità tecnica indipendente o dell'omologazione individuale di un veicolo, per il processo di autorizzazione, per il rilascio e l'eventuale ritiro dei certificati di omologazione, per la funzione di punto di contatto con le autorità di omologazione di altri Stati membri, per la designazione dei servizi tecnici e per la garanzia che il fabbricante rispetti i propri obblighi di conformità della produzione;
26. "servizio tecnico" indica un'organizzazione o un ente che l'autorità di omologazione di uno Stato membro designa come laboratorio presso il quale effettuare le prove oppure come ente per la valutazione di conformità presso il quale effettuare valutazioni iniziali e altre prove o ispezioni, a nome dell'autorità di omologazione;
27. "prove interne" indica le prove, la registrazione dei relativi risultati e la presentazione di una relazione comprendente delle conclusioni all'autorità di omologazione, realizzate negli stabilimenti di un fabbricante, designato come servizio tecnico per la valutazione della conformità a una serie di requisiti;
28. "metodo di prova virtuale" indica simulazioni al computer e calcoli atti a dimostrare se un veicolo, un sistema, una componente o un'entità tecnica indipendente soddisfa i requisiti tecnici di un atto regolatore senza ricorrere all'uso di un veicolo, di un sistema, di una componente o di un'entità tecnica indipendente;
29. "certificato di omologazione per tipo" indica il documento con cui l'autorità di omologazione certifica l'omologazione di un tipo di veicolo, di sistema, di componente o di entità tecnica indipendente;

30. "certificato di omologazione UE per tipo" indica il certificato basato sul modello di cui al presente regolamento o sulla scheda di notifica di cui ai pertinenti regolamenti UNECE o ai codici OCSE equivalenti di cui all'allegato I;
31. "scheda di omologazione individuale" indica il documento con cui l'autorità di omologazione certifica l'omologazione di un particolare veicolo;
32. "certificato di idoneità" indica il documento, basato sul modello di cui al presente regolamento e rilasciato dal fabbricante, attestante che al momento della sua produzione un veicolo appartenente alla serie del tipo omologato ai sensi del presente regolamento corrisponde al tipo omologato nell'omologazione per tipo e soddisfa tutti i requisiti normativi in esso elencati;
33. "sistema diagnostico di bordo" o "sistema OBD" indica un sistema di controllo delle emissioni in grado di identificare la zona di probabile malfunzionamento per mezzo di codici di guasto inseriti nella memoria di un computer;
34. "informazioni sulle riparazioni e la manutenzione del veicolo" indica ogni informazione relativa a diagnosi, manutenzione, ispezione, controllo periodico, riparazione, riprogrammazione o riinizializzazione del veicolo, fornita dai costruttori ai loro concessionari e meccanici autorizzati, con gli emendamenti e supplementi successivi a tale informazione.
35. "operatori indipendenti" indica imprese diverse dai concessionari e meccanici autorizzati, coinvolte direttamente o indirettamente nella riparazione e manutenzione dei veicoli a motore: meccanici, costruttori o distributori di utensili, apparecchiature per la riparazione o parti di ricambio, editori di informazioni tecniche, club automobilistici, addetti al soccorso stradale, a servizi d'ispezione e di prova e alla formazione di installatori, costruttori e meccanici di dispositivi per veicoli alimentati da combustibili alternativi;
36. "veicolo nuovo" indica significa un veicolo che:
- (a) non è mai stato immatricolato in precedenza, o
  - (b) è stato immatricolato da meno di 6 mesi al momento della domanda di omologazione individuale.
37. "immatricolazione" indica che il veicolo, una volta identificato, ha ottenuto l'autorizzazione amministrativa a circolare nel traffico stradale in modo permanente, temporaneo o per un breve periodo dietro rilascio di un numero di immatricolazione;
38. "immissione sul mercato" indica la messa a disposizione per la prima volta nell'Unione di un veicolo perché sia distribuito o usato, a titolo oneroso o gratuito;
39. "entrata in servizio" indica il primo uso nell'Unione, conforme allo scopo per cui è stato progettato, di un veicolo che rientra nel presente regolamento;

40. "vendita" indica qualsiasi vendita, da parte del fabbricante al concessionario o la vendita all'utente finale;
41. "tipo" indica veicoli appartenenti alla stessa categoria che non presentano tra di loro differenze almeno riguardo ai seguenti elementi essenziali:
- fabbricante;
  - designazione del tipo stabilita dal costruttore;
  - caratteristiche essenziali di costruzione e di progettazione;
  - telaio a trave centrale/telaio a longheroni/telaio articolato (differenze evidenti e fondamentali),
  - per la categoria T: assi (numero) o, per la categoria C: assi/cingoli (numero);

e, solo per i trattori:

- motore (a combustione interna/elettrico/ibrido),
42. "variante" indica veicoli appartenenti allo stesso tipo che non presentano tra di loro differenze per quanto riguarda i seguenti elementi:

(a) per i trattori:

- motore,
- principio di funzionamento,
- numero e disposizione dei cilindri,
- differenza di potenza non superiore al 30 % (potenza maggiore non superiore a 1,3 volte quella minore),
- differenza di cilindrata non superiore al 20 % (cilindrata maggiore non superiore a 1,2 volte quella minore),
- assi motori (numero, posizione, interconnessione),
- assi sterzanti (numero e posizione),
- differenza non superiore al 10% tra masse massime a pieno carico,
- trasmissione (tipo),
- struttura di protezione antiribaltamento,
- assi frenati (numero).

(b) per rimorchi o attrezzature trainate:

- assi motori (numero, posizione, interconnessione),
- differenza non superiore al 10% tra masse massime a pieno carico,
- assi frenati (numero).

43. "versione di una variante" indica veicoli che consistono in una combinazione di elementi riportati nel fascicolo informativo.

#### *Articolo 4 Categorie dei veicoli*

Ai fini del presente regolamento:

1. la "categoria T" comprende tutti i trattori a ruote;
2. la "categoria T1" comprende trattori a ruote aventi una velocità massima di progettazione non superiore a 40 km/h, carreggiata minima dell'asse più vicino al conducente non inferiore a 1 150mm, massa a vuoto in ordine di marcia superiore a 600kg e altezza libera dal suolo non superiore a 1 000mm,
3. la "categoria T2" comprende trattori a ruote con una larghezza minima della carreggiata inferiore a 1 150mm, con massa a vuoto in ordine di marcia superiore a 600kg e altezza libera dal suolo non superiore a 600mm e con velocità massima di progetto non superiore a 40 km/h, purché l'altezza del centro di gravità del trattore (misurata rispetto al terreno) divisa per la carreggiata minima media per ogni asse non superi 0,90, nel qual caso la velocità di progetto massima è limitata a 30 km/h;
4. la "categoria T3" comprende trattori a ruote aventi una velocità massima di progetto non superiore a 40 km/h e massa a vuoto in ordine di marcia non superiore a 600kg,
5. la "categoria T4" comprende trattori a ruote per uso speciale con velocità massima di progetto non superiore a 40 km/h;
6. la "categoria T4.1" (trattori molto alti rispetto al suolo) comprende trattori progettati per attività in coltivazioni alte e a filari, come le viti. Sono caratterizzati da un telaio o parte di esso sopraelevato che ne permette la circolazione parallelamente ai filari, con le ruote a destra e a sinistra di uno o più filari. Sono progettati per portare o azionare utensili che possono essere fissati anteriormente, tra gli assi, posteriormente o su una piattaforma. Quando il trattore è in azione, l'altezza libera dal suolo misurata verticalmente rispetto ai filari supera i 1 000mm. Se il quoziente tra l'altezza del baricentro del trattore, misurata rispetto al suolo usando i pneumatici in dotazione normale, e la media delle carreggiate minime di tutti gli assi supera 0,90, la velocità massima per progetto non può superare i 30 km/h.

7. la "categoria T4.2" (trattori extra larghi) comprende trattori caratterizzati da grandi dimensioni e destinati principalmente ad attività in grandi aree di terreno coltivato;
8. la "categoria T4.3" (trattori bassi rispetto al suolo) comprende trattori a 4 ruote motrici la cui attrezzatura intercambiabile è destinata all'uso agricolo o forestale, caratterizzati da un telaio di sostegno, munito di una o più prese di forza, aventi una massa tecnicamente ammissibile non superiore a 10 tonnellate, per i quali il rapporto tra tale massa e la massa massima a vuoto in ordine di marcia è inferiore a 2,5 e il cui centro di gravità, [v. nota 38] misurato rispetto al terreno con i pneumatici di normale dotazione, si trova a un'altezza inferiore a 850mm;
9. la "categoria T5" comprende trattori a ruote con velocità massima di progetto superiore a 40 km/h;
10. la "categoria C" comprende trattori a cingoli che si spostano su cingoli o su una combinazione di ruote e cingoli, le cui sottocategorie son definite per analogia con la categoria T;
11. la "categoria R" comprende i rimorchi; ogni categoria di rimorchi descritta ai punti da 12 a 15 comprende anche un indice 'a' o 'b', a seconda della velocità di progetto:
  - (a) 'a' per rimorchi con velocità di progetto non superiore a 40 km/h,
  - (b) 'b' per rimorchi con velocità di progetto superiori a 40 km/h.
12. la "categoria R1" comprende rimorchi, in cui la somma delle masse tecnicamente ammissibili per asse non supera 1 500kg;
13. la "categoria R2" comprende rimorchi, in cui la somma delle masse tecnicamente ammissibili per asse è superiore a 1 500kg ma inferiore a 3.500kg;
14. la "categoria R3" comprende rimorchi, in cui la somma delle masse tecnicamente ammissibili per asse è superiore a 3 500kg ma inferiore a 21 000kg;
15. la "categoria R4" comprende rimorchi, in cui la somma delle masse tecnicamente ammissibili per asse supera i 21 000kg;
16. la "categoria S" comprende attrezzature intercambiabili trainate.

Ogni categoria di attrezzature intercambiabili trainate comprende un indice 'a' o 'b', a seconda della velocità di progetto:

- 'a' per le attrezzature intercambiabili trainate con velocità di progetto non superiore a 40 km/h,
- 'b' per le attrezzature intercambiabili trainate con velocità di progetto superiori a 40 km/h.

17. la "categoria S1" comprende un'attrezzatura intercambiabile trainata in cui la somma delle masse tecnicamente ammissibili per asse non supera i 3 500kg;
18. la "categoria S2" comprende un'attrezzatura intercambiabile trainata in cui la somma delle masse tecnicamente ammissibili per asse supera i 3 500kg;
19. la "categoria U" comprende le macchine definite nella direttiva 2006/42/CE, dotate di propulsione autonoma e destinate all'uso agricolo o forestale.

## **CAPO II**

### **OBBLIGHI GENERALI**

#### *Articolo 5* *Autorità nazionali*

1. Gli Stati membri devono istituire e designare le autorità nazionali competenti in materia di omologazione e comunicare tali atti alla Commissione ai sensi dell'articolo 53.  
  
L'atto di notifica delle autorità di omologazione comprende nome, indirizzo, anche elettronico, e settore di competenza di tali autorità.
2. Le autorità di omologazione garantiscono che i fabbricanti che chiedono un'omologazione adempiono ai loro obblighi ai sensi del presente regolamento.
3. Gli Stati membri rilasciano omologazioni solo per veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti che siano conformi alle disposizioni del presente regolamento.
4. Le autorità di omologazione immatricolano o autorizzano la vendita o la messa in circolazione solo di veicoli, componenti e entità tecniche indipendenti che siano conformi alle disposizioni del presente regolamento. Non possono vietare, limitare o impedire l'immatricolazione, la vendita o la messa in servizio o in circolazione su strada di veicoli, componenti o entità tecniche indipendenti per motivi connessi ad aspetti di costruzione o di funzionamento trattati dal presente regolamento se soddisfano i requisiti previsti da quest'ultimo.

#### *Articolo 6* *Obblighi generali dei fabbricanti*

1. Il fabbricante è responsabile verso l'autorità di omologazione di tutti gli aspetti della procedura di omologazione e della conformità della produzione, indipendentemente dal fatto che egli partecipi direttamente o meno a tutte le fasi di costruzione di un veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente.
2. Nel caso di un'omologazione in più fasi, ogni fabbricante è responsabile per l'omologazione e la conformità della produzione di sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti aggiunte nella fase di completamento del veicolo in cui egli interviene. Il fabbricante che modifica componenti o sistemi già omologati in fasi precedenti è responsabile dell'omologazione e della conformità della produzione di tali componenti e sistemi.

3. Il fabbricante che modifica un veicolo incompleto in modo da doverlo classificare in una categoria di veicoli diversa con la conseguenza di modificare i requisiti giuridici già accertati in una precedente fase di omologazione, è responsabile anche della conformità a tali requisiti.
4. Ai fini del presente regolamento, il fabbricante stabilito fuori dalla Comunità designa un proprio mandatario stabilito nella Comunità che lo rappresenti dinanzi all'autorità di omologazione.

I riferimenti fatti al fabbricante si intendono fatti al fabbricante o a tale rappresentante.

### **CAPO III REQUISITI DI BASE**

#### *Articolo 7*

#### *Prescrizioni di sicurezza stradale*

1. I fabbricanti fanno sì che i veicoli siano progettati, 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 fabbricanti fanno sì che i veicoli, le componenti e le entità tecniche indipendenti soddisfino i requisiti loro pertinenti fissati dal presente regolamento, comprese le prescrizioni relative:
  - (a) all'integrità della struttura del veicolo;
  - (b) ai sistemi che permettono il controllo del veicolo da parte del conducente, come sterzo, impianto frenante, completo di sistema antibloccaggio (ABS), e sistemi elettronici di controllo della stabilità (ESC);
  - (c) ai sistemi destinati a informare il conducente, in modo acustico o visivo, sullo stato del veicolo e della zona circostante e comprendenti vetrate, specchi e sistemi d'informazione del conducente;
  - (d) ai sistemi di illuminazione del veicolo;
  - (e) alla protezione degli occupante del veicolo, come finiture interne, poggiatesta, cinture di sicurezza, 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 dispositivi di protezione contro un impiego non autorizzato;
  - (k) ai sistemi di identificazione del veicolo;
  - (l) alle masse e dimensioni;
  - (m) alla sicurezza elettrica;
  - (n) alle strutture protettive posteriori
  - (o) alla protezione laterale;
  - (p) alla piattaforma di carico;
  - (q) ai dispositivi di aggancio e di retromarcia;
  - (r) ai controlli;
  - (s) ai pneumatici;
  - (t) ai dispositivi antispruzzi.
3. Le prescrizioni di cui ai paragrafi 1 e 2 si applicano a veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, se tali prescrizioni sono dichiarate applicabili alla categoria di veicoli interessata di cui all'articolo 4.
4. Alla Commissione viene delegato il potere di approvare ai sensi dell'articolo 57 un atto delegato che fissi le prescrizioni tecniche dettagliate, compresi i metodi di prova e gli eventuali valori limite, riguardo agli elementi di cui al paragrafo 2 per garantire l'ottenimento di un elevato livello di sicurezza stradale.

*Articolo 8*  
*Requisiti di sicurezza sul posto di lavoro*

1. I costruttori devono garantire che i veicoli siano progettati, costruiti e assemblati in modo da ridurre al minimo i rischi di lesioni per persone che lavorino sul veicolo o con esso.
2. I fabbricanti fanno sì che i veicoli, le componenti e le entità tecniche indipendenti soddisfino i requisiti loro pertinenti fissati dal presente regolamento, comprese le prescrizioni relative:
  - (a) ai sistemi di protezione antiribaltamento (*roll-over protection systems - ROPS*);
  - (b) ai sistemi di protezione contro la caduta di oggetti (*falling objects protection systems - FOPS*);
  - (c) ai posti a sedere per passeggeri;
  - (d) ai livelli sonori interni;
  - (e) al sedile del conducente;
  - (f) allo spazio di manovra e all'accesso al posto di guida;
  - (g) alle prese di forza;
  - (h) alla protezione degli elementi motori;
  - (i) ai punti di ancoraggio delle cinture di sicurezza;
  - (j) alle cinture di sicurezza;
  - (k) alla protezione del conducente contro la penetrazione di oggetti (in prosieguo OPS);
  - (l) alla protezione del conducente contro sostanze pericolose;
  - (m) al manuale d'uso.
3. Le prescrizioni di cui ai paragrafi 1 e 2 si applicano a veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, se tali prescrizioni sono dichiarate applicabili alla categoria di veicoli interessata dal presente regolamento.
4. Alla Commissione viene delegato il potere di approvare ai sensi dell'articolo 57 un atto delegato che fissi le prescrizioni tecniche dettagliate, compresi i metodi di prova e gli eventuali valori limite, riguardo agli elementi di cui al paragrafo 2 per garantire l'ottenimento di un elevato livello di sicurezza sul lavoro.

*Articolo 9*  
*Requisiti di compatibilità ambientale*

1. I fabbricanti devono garantire che i veicoli siano progettati, costruiti e assemblati in modo da ridurre al minimo l'impatto ambientale.
2. I fabbricanti fanno sì che i veicoli, le componenti e le entità tecniche indipendenti soddisfino i requisiti loro pertinenti fissati dal presente regolamento, comprese le prescrizioni relative:
  - (a) alle emissioni inquinanti;
  - (b) ai livelli sonori esterni.
3. Alle emissioni inquinanti si applicano i valori limite specifici, i metodi e i requisiti di prova stabiliti per le macchine mobili dalla direttiva 97/68/CE<sup>35</sup>.
4. Le prescrizioni di cui ai paragrafi 1 e 2 si applicano a veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, se tali prescrizioni sono dichiarate applicabili alla categoria di veicoli interessata dal presente regolamento.
5. Alla Commissione viene delegato il potere di approvare ai sensi dell'articolo 57 un atto delegato che fissi prescrizioni tecniche dettagliate, tra cui i metodi di prova e gli eventuali valori limite, riguardo ai livelli sonori esterni, di cui al paragrafo 2(b), e all'installazione su un veicolo di motori omologati e relative disposizioni di flessibilità, di cui ai paragrafi 2(a) e 3 al fine di garantire l'ottenimento di un elevato livello di compatibilità ambientale.

**CAPO IV**  
**PROCEDURE DI OMOLOGAZIONE UE PER TIPO**

*Articolo 10*  
*Procedure per l'omologazione UE per tipo di veicoli completi*

1. Il costruttore può scegliere una delle seguenti procedure:
  - (a) omologazione per tipo in fasi successive;
  - (b) omologazione per tipo in un'unica fase;
  - (c) omologazione per tipo mista;
  - (d) omologazione per tipo in più fasi.

---

<sup>35</sup> GUL 59 del 27.2.1998, pag. 1.

2. La procedura di omologazione per tipo in fasi successive è una procedura di omologazione di un veicolo che consiste nell'ottenere gradualmente la serie completa dei certificati di omologazione UE per i sistemi, le componenti e le entità tecniche indipendenti relativi al veicolo e che porta, nella fase finale, all'omologazione dell'intero veicolo.

L'omologazione per tipo in un'unica fase è una procedura che consiste nell'omologare l'intero veicolo con un'unica operazione.

L'omologazione per tipo mista è una procedura di omologazione per tipo in fasi successive per la quale si effettuano una o più omologazioni di sistemi durante la fase finale dell'omologazione dell'intero veicolo, senza che per tali sistemi sia necessario rilasciare certificati di omologazione UE per tipo.

L'omologazione per tipo in più fasi è una procedura di omologazione nella quale una o più autorità di omologazione certificano che, a seconda dello stadio di completamento, un tipo di veicolo incompleto o completato soddisfa disposizioni amministrative e requisiti tecnici pertinenti del presente regolamento.

3. L'omologazione per tipo in più fasi viene rilasciata a un tipo di veicolo, incompleto o completato, conforme a quanto contenuto nella documentazione del fabbricante e ai requisiti tecnici specificati dagli atti pertinenti di cui all'allegato I, a seconda dello stadio di completamento del veicolo.
4. L'omologazione per tipo per la fase finale di completamento viene rilasciata solo dopo che l'autorità di omologazione avrà verificato che l'omologazione per tipo rilasciata per il veicolo incompleto attesta che il veicolo omologato nella fase finale rispetta tutti i requisiti tecnici applicabili al momento in cui è stata rilasciata l'omologazione per tipo al veicolo completato per la categoria di veicolo interessata.
5. La scelta della procedura di omologazione non influisce sui requisiti normativi applicabili che devono essere soddisfatti dal tipo di veicolo omologato al momento del rilascio dell'omologazione generale per tipo del veicolo.
6. L'articolo 54 attribuisce alla Commissione competenze di esecuzione per elaborare i modelli contenenti le modalità dettagliate delle procedure di omologazione.

#### *Articolo 11*

##### *Domanda di omologazione per tipo*

1. Il fabbricante presenta la domanda di omologazione all'autorità di omologazione.
2. Per un determinato tipo di veicolo può essere presentata una sola domanda e in un solo Stato membro.
3. Per ogni tipo da omologare deve essere presentata una domanda separata.

## *Articolo 12*

### *Informazioni che devono comparire nella domanda di omologazione*

1. Come stabilito nella legislazione d'attuazione, una scheda tecnica prescrive i dati che il richiedente deve fornire.

Il richiedente fornirà all'autorità di omologazione una documentazione informativa. La documentazione informativa deve comprendere la scheda tecnica e tutti i dati, i disegni, le fotografie e le altre informazioni in essa richiesti. Queste informazioni possono essere fornite su carta o in formato elettronico.

L'articolo 54 attribuisce alla Commissione competenze di esecuzione per elaborare i modelli delle schede tecniche e della documentazione informativa.

2. All'atto di presentare la domanda di omologazione per tipo, il fabbricante deve indicare la procedura scelta, ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 1, lettere da (a) a (d), e fornire la documentazione informativa.

## *Articolo 13*

### *Requisiti specifici delle informazioni da indicare a seconda della procedura scelta nella domanda di omologazione per tipo*

1. La domanda di omologazione per tipo in fasi successive va corredata dalla documentazione informativa e da tutti i certificati di omologazione per tipo necessari ai sensi di ciascuno dei vari atti applicabili, dei regolamenti UNECE o dei codici OCSE di cui all'allegato I.

Nel caso dell'omologazione per tipo di un sistema o di un'entità tecnica indipendente ai sensi degli atti applicabili di cui all'allegato I, l'autorità di omologazione deve poter accedere alla relativa documentazione informativa fino alla data in cui l'omologazione viene rilasciata o rifiutata.

2. Una domanda di omologazione per tipo in un'unica fase va corredata dalla documentazione informativa contenente le informazioni relative agli atti di cui all'allegato I.
3. Nel caso di una procedura di omologazione per tipo mista, la documentazione informativa va corredata da uno o più certificati di omologazione per tipo necessari ai sensi di ciascuno dei diversi atti applicabili, dei regolamenti UNECE o dei codici OCSE di cui all'allegato I e deve comprendere, se non viene presentato alcun certificato di omologazione, le informazioni richieste dalle misure di attuazione del presente regolamento, in relazione agli atti di cui all'allegato I.
4. Fatti salvi i paragrafi 1, 2 e 3, nel caso di un'omologazione per tipo in più fasi vanno fornite le seguenti informazioni:

- (a) nella prima fase, le parti della documentazione informativa e dei certificati di omologazione UE per tipo necessari a un veicolo completo, riguardanti lo stadio di costruzione del veicolo base;
- (b) nella seconda e nelle fasi successive, le parti della documentazione informativa e dei certificati di omologazione UE per tipo relative allo stadio di costruzione in corso nonché una copia del certificato di omologazione UE per tipo del veicolo, rilasciata nel precedente stadio di costruzione; il fabbricante deve inoltre fornire un elenco completo delle modifiche o delle aggiunte da lui apportate al veicolo.

Le informazioni di cui ai punti (a) e (b) possono essere comunicate in conformità a quanto disposto dal paragrafo 2.

- 5. Su richiesta debitamente motivata, l'autorità di omologazione può invitare il fabbricante a fornire ulteriori informazioni per decidere quali prove siano necessarie o per facilitare l'esecuzione di quest'ultime.

#### *Articolo 14*

#### *Procedura di omologazione UE per tipo di sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti*

Il costruttore presenta la domanda all'autorità di omologazione.

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

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

## **CAPO V**

### **ESPLETAMENTO DELLE PROCEDURE DI OMOLOGAZIONE UE PER TIPO**

#### *Articolo 15*

#### *Disposizioni generali*

- 1. Le competenti autorità rilasceranno un'omologazione UE per tipo solo dopo aver verificato la conformità dei processi di produzione di cui all'articolo 19 e se il tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente soddisfa i pertinenti requisiti.
- 2. Le omologazioni UE per tipo vanno rilasciate ai sensi degli articoli 16 e 17.
- 3. Se un'autorità di omologazione ritiene che un tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente, pur sviluppato in conformità alle vigenti disposizioni, presenta seri rischi per la sicurezza stradale o danneggia gravemente l'ambiente, la sanità pubblica o, nel caso dei trattori, presenta seri rischi per la sicurezza sul posto di

lavoro, essa può rifiutare il rilascio dell'omologazione UE per tipo. In tal caso, essa invia immediatamente agli altri Stati membri e alla Commissione una notifica dettagliata che spieghi i motivi della sua decisione e illustri le prove a sostegno delle sue conclusioni.

4. I certificati di omologazione UE per tipo vanno numerati secondo un sistema armonizzato.
5. L'autorità di omologazione invia, entro 20 enti giorni lavorativi, alle autorità omologhe degli altri Stati membri copia del certificato di omologazione UE per tipo, completa degli allegati, di ogni tipo di veicolo cui ha rilasciato l'omologazione. La copia su carta può essere sostituita da una copia elettronica.
6. Se un'autorità di omologazione rifiuta o revoca l'omologazione per tipo di un veicolo ne informa immediatamente le autorità omologhe degli altri Stati membri, specificando i motivi della sua decisione.
7. L'autorità di omologazione invia ogni 3 mesi alle autorità omologhe degli altri Stati membri l'elenco dei sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti per i quali ha rilasciato, modificato, rifiutato o revocato l'omologazione UE per tipo durante il periodo precedente.
8. Su richiesta dell'autorità di omologazione di un altro Stato membro, l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE per tipo invia a tale autorità, entro 20 giorni lavorativi dal ricevimento della richiesta, copia del certificato di omologazione UE completo degli allegati. La copia su carta può essere sostituita da una copia elettronica.
9. Se la Commissione lo richiede, l'autorità di omologazione presenterà le informazioni di cui ai paragrafi da 5 a 8 anche alla Commissione.
10. L'autorità di omologazione riunirà in un unico fascicolo di omologazione la documentazione informativa, le relazioni di prova e tutti gli altri documenti aggiunti a tale documentazione dal servizio tecnico o dall'autorità di omologazione nell'esercizio delle loro funzioni. L'indice della documentazione informativa elencherà il contenuto del fascicolo di omologazione, dandogli un'adeguata numerazione o indicando altri modi per identificare chiaramente tutte le pagine, e conferirà al documento un formato che evidenzia le fasi successive della procedura di omologazione UE per tipo, come le date delle revisioni e degli aggiornamenti.

#### *Articolo 16*

##### *Disposizioni particolari riguardanti il certificato di omologazione per tipo*

1. Il certificato di omologazione per tipo conterrà i seguenti allegati:
  - (a) il fascicolo di omologazione di cui all'articolo 15;

- (b) i risultati delle prove;
  - (c) nome/i e campione/i della/e firma/e della/e persona/e autorizzata/e a firmare i certificati di conformità e una dichiarazione relativa alle sue/loro mansioni nell'azienda.
2. Il certificato di omologazione per tipo va rilasciato in base al modello indicato nell'atto di attuazione del presente regolamento:
  3. per ogni tipo di veicolo l'autorità di omologazione deve:
    - (a) completare tutte le rubriche pertinenti del certificato di omologazione UE per tipo, compresa la scheda dei risultati di prova ad esso allegata, in conformità al modello del certificato di omologazione per tipo previsto dall'atto di attuazione del presente regolamento;
    - (b) compilare l'indice del fascicolo di omologazione;
    - (c) rilasciare immediatamente al richiedente il certificato compilato e completo degli allegati.
  4. Se nel caso di un'omologazione UE per tipo sono state imposte, in conformità all'articolo 26, delle restrizioni di validità, o si è derogato da talune disposizioni degli atti, il certificato di omologazione UE per tipo specificherà le restrizioni o le deroghe.
  5. Se il fabbricante sceglie la procedura di omologazione per tipo mista, l'autorità di omologazione indica nella scheda informativa i riferimenti delle relazioni di prova, stabiliti dagli atti normativi, per i quali non è disponibile un certificato d'omologazione UE per tipo. L'articolo 54 attribuisce alla Commissione competenze di esecuzione per elaborare il modello di un documento siffatto.
  6. Se il fabbricante sceglie la procedura d'omologazione per tipo in un'unica fase, l'autorità di omologazione deciderà l'elenco dei requisiti o degli atti applicabili e allega tale elenco al certificato di omologazione UE per tipo. L'articolo 54 attribuisce alla Commissione competenze di esecuzione per elaborare il modello di un elenco siffatto.

#### *Articolo 17*

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

1. A un sistema può essere rilasciata l'omologazione UE per tipo se esso è conforme alla descrizione datane nella documentazione informativa e se rispetta i requisiti tecnici stabiliti nell'atto pertinente di cui all'allegato I.
2. A una componente o a un'entità tecnica indipendente può essere rilasciata l'omologazione UE per tipo se esse sono conformi alla descrizione datane nella documentazione informativa e se rispettano i requisiti tecnici stabiliti nell'atto pertinente di cui all'allegato I.

3. Se componenti o entità tecniche indipendenti, destinate o no alla riparazione e ai servizi d'assistenza o di manutenzione, sono coperti da un sistema di omologazione per tipo riguardante un veicolo, occorre un'ulteriore omologazione della componente o dell'entità tecnica indipendente solo se ciò è previsto dall'atto normativo pertinente.
4. Se una componente o un'entità tecnica indipendente svolge la propria funzione o presenta una particolare caratteristica solo in connessione con altri elementi del veicolo, e perciò la sua conformità alle prescrizioni può essere verificata solo quando messa in funzione insieme a tali altri elementi del veicolo, l'ampiezza dell'omologazione UE per tipo di detta componente o entità tecnica indipendente viene è limitata di conseguenza.

La scheda di omologazione UE per tipo specificherà in tal caso eventuali restrizioni d'uso e le condizioni particolari del suo montaggio.

Quando tale componente o entità tecnica indipendente sono montate dal fabbricante del veicolo, il rispetto delle restrizioni d'uso o delle condizioni di montaggio va verificato al momento dell'omologazione del veicolo.

#### *Articolo 18*

##### *Prove necessarie per l'omologazione UE per tipo*

1. La conformità alle prescrizioni tecniche contenute nel presente regolamento e negli atti di cui all'allegato I va dimostrata attraverso prove adeguate, eseguite da servizi tecnici designati.

I metodi di prova, le attrezzature e gli strumenti specifici prescritti per eseguire le prove sono descritti in tali atti.

2. Per eseguire le prove necessarie, il fabbricante mette a disposizione dell'autorità di omologazione il numero di veicoli, di componenti o di entità tecniche indipendenti richiesto dagli atti pertinenti.
3. Le prove necessarie sono eseguite su veicoli, componenti ed entità tecniche indipendenti rappresentativi del tipo da omologare.

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

4. A richiesta del fabbricante, si possono usare metodi di prova virtuali in alternativa ai metodi di prova di cui al paragrafo 1 e d'accordo con l'autorità di omologazione, rispetto ai requisiti di cui agli atti delegati approvati ai sensi del presente regolamento.

5. I metodi di prova virtuali devono soddisfare le condizioni specificate negli atti delegati approvati ai sensi del presente regolamento.
6. Alla Commissione viene delegato il potere di approvare ai sensi dell'articolo 57 un atto delegato che stabilisca i requisiti passibili di essere sottoposti a prove virtuali e le condizioni alle quali va eseguita la prova virtuale per garantire che i risultati con essa ottenuti siano altrettanto significativi di quelli ottenuti con una prova reale.

#### *Articolo 19*

##### *Provvedimenti relativi alla conformità della produzione*

1. Lo Stato membro che rilascia un'omologazione UE per tipo adotta misure tese ad accertare, anche in collaborazione con le autorità di omologazione degli altri Stati membri, se siano stati presi provvedimenti atti a garantire la conformità al tipo omologato dei veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche prodotti..
2. Lo Stato membro che ha rilasciato un'omologazione UE per tipo adotta misure atte ad accertare, in relazione a tale omologazione ed eventualmente insieme alle autorità di omologazione degli altri Stati membri, se i provvedimenti di cui al paragrafo 1 siano ancora adeguati e se veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti prodotti siano ancora conformi al tipo omologato.

La verifica per garantire che veicoli, sistemi, componenti o unità tecniche indipendenti siano conformi al tipo omologato si limiterà alle procedure stabilite negli atti esecutivi del presente regolamento. A tal fine, l'autorità di omologazione dello Stato membro che ha rilasciato l'omologazione UE per tipo può effettuare tutti i controlli o le prove prescritti dalle disposizioni normative che presiedono all'omologazione UE per tipo, su campioni prelevati nei locali del fabbricante, compresi gli impianti di produzione.

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

## **CAPO VI**

### **MODIFICHE ALLE OMOLOGAZIONI UE PER TIPO**

#### *Articolo 20* *Disposizioni generali*

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

Tale autorità decide la procedura da seguire in conformità alle disposizioni del presente capo.

Se necessario essa può decidere, previa consultazione con il fabbricante, di rilasciare una nuova omologazione UE per tipo o una nuova omologazione individuale.

2. La domanda di modifica di un'omologazione UE per tipo va presentata esclusivamente all'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE per tipo originaria.
3. Se l'autorità di omologazione ritiene che, per introdurre una modifica, siano necessarie nuove ispezioni o nuove prove, ne informa il fabbricante.

Le procedure di cui all'articolo 19 si applicano solo se, in seguito a tali ispezioni o prove, l'autorità di omologazione conclude che i requisiti dell'omologazione UE per tipo continuano a essere soddisfatti.

#### *Articolo 21* *Disposizioni speciali riguardanti veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti*

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

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

2. La modifica è detta "estensione" se, oltre a quanto disposto al paragrafo 1, si verifica una delle possibilità che seguono:
  - (a) sono necessarie ulteriori ispezioni o prove;

- (b) una delle informazioni contenute nel certificato di omologazione UE per tipo, ma non i suoi allegati, è stata modificata;
- (c) entrano in vigore nuovi requisiti contemplati da uno degli atti normativi applicabili al tipo di veicolo, al sistema, alla componente o all'entità tecnica indipendente omologati.

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

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

#### *Articolo 22*

##### *Rilascio e comunicazione di modifiche*

1. In caso di estensione vanno aggiornate tutte le sezioni pertinenti del certificato di omologazione UE per tipo, gli allegati e l'indice del fascicolo di omologazione. Al richiedente vanno immediatamente rilasciati il certificato aggiornato e i relativi allegati.
2. In caso di revisione, l'autorità di omologazione rilascia immediatamente al richiedente, a secondo dei casi, i documenti riveduti o la versione consolidata e aggiornata, incluso l'indice corretto del fascicolo di omologazione.
3. L'autorità di omologazione notifica alle autorità omologhe degli altri Stati membri tutte le modifiche delle omologazioni UE per tipo secondo le procedure di cui all'articolo 15.

## **CAPO VII**

### **VALIDITÀ DELL'OMOLOGAZIONE UE PER TIPO**

#### *Articolo 23*

##### *Cessazione della validità*

1. Le omologazioni UE per tipo sono rilasciate a tempo indeterminato.
2. La validità di una omologazione UE per tipo di un veicolo cessa nei casi seguenti:
  - (a) nuovi requisiti di un atto normativo applicabile al veicolo omologato diventano obbligatori per immatricolare, vendere o mettere in circolazione nuovi veicoli e non è possibile aggiornare di conseguenza l'omologazione;

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

(c) la validità dell'omologazione scade a causa di una restrizione speciale in conformità all'articolo 26.

3. Se è solo la variante di un tipo o la versione di una variante a cessare di validità, la perdita di validità dell'omologazione UE per tipo del veicolo in questione si limita a tale variante o versione specifica.

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

Ricevuta la notifica, l'autorità informa entro 20 giorni lavorativi le autorità omologhe degli altri Stati membri.

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

Quest'ultima comunica immediatamente alle autorità omologhe degli altri Stati membri tutte le informazioni pertinenti per consentire l'eventuale applicazione dell'articolo 34.

Tale comunicazione preciserà, in particolare, la data di produzione e il numero di identificazione dell'ultimo veicolo prodotto.

## **CAPO VIII**

### **CERTIFICATO DI CONFORMITÀ E MARCATURA**

#### *Articolo 24* *Certificato di conformità*

1. Il fabbricante titolare di una omologazione generale per tipo di veicolo rilascia un certificato di conformità, che accompagna ogni veicolo, completo, incompleto o completato, fabbricato in conformità al tipo di veicolo omologato.

Il certificato va rilasciato all'acquirente gratuitamente insieme al veicolo; la sua consegna non va subordinata alla richiesta esplicita o alla fornitura di informazioni supplementari al fabbricante.

2. Il fabbricante userà il modello del certificato di conformità che si trova tra le misure di esecuzione in conformità all'articolo 54.

3. A meno che non sia stato convenuto altrimenti con l'acquirente del veicolo, il certificato di conformità va redatto in una lingua ufficiale dello Stato membro in cui il veicolo è stato acquistato.

4. Il certificato di conformità deve essere di tipo non falsificabile. A tal fine, proteggere la carta utilizzata con una grafica a colori o con una filigrana avente la forma del marchio di identificazione del fabbricante.
5. Il certificato di conformità va compilato in ogni sua parte e non deve contenere restrizioni nell'uso del veicolo che non siano previste da un atto normativo.
6. Se si tratta di un veicolo incompleto o completato, il costruttore indica alla pagina 2 del certificato di conformità solo gli elementi aggiunti o modificati nella fase dell'omologazione che è in corso e allega eventualmente al certificato tutti i certificati di conformità rilasciati nel corso della fase precedente.
7. Il certificato di conformità specificato nell'atto di esecuzione del presente regolamento per veicoli omologati in conformità all'articolo 26, paragrafo 2, recherà nell'intestazione la frase "Destinato a veicoli completi/completati, omologati ai sensi dell'articolo 26 del regolamento [...] [del presente regolamento](omologazione provvisoria)."
8. Il certificato di conformità di cui all'atto di esecuzione, destinato a veicoli omologati per tipo ai sensi dell'articolo 28, recherà nell'intestazione la frase "Destinato a veicoli completi/completati omologati per tipo in piccola serie" e, accanto, l'anno di fabbricazione seguito da un numero sequenziale compreso tra 1 e il limite indicato nella tabella dell'allegato II, parte 1, che, per ciascun anno di fabbricazione, identifichi la posizione del veicolo in seno alla produzione prevista per tale anno.
9. Fatto salvo il paragrafo 1, il fabbricante può trasmettere all'ente di immatricolazione dello Stato membro dati o informazioni contenuti nel certificato di conformità per via elettronica.
10. Solo il fabbricante può rilasciare un duplicato del certificato di conformità. Il termine "duplicato" deve essere chiaramente visibile sul recto di ogni duplicato del certificato.

#### *Articolo 25*

##### *Marchio di omologazione per tipo*

1. Il fabbricante di una componente o di un'entità tecnica indipendente, indipendentemente dal fatto che faccia parte o no di un sistema, apporrà il marchio di omologazione per tipo prescritto dall'atto delegato ai sensi del presente regolamento o dal pertinente regolamento UNECE o dal codice OCSE a ogni componente o entità tecnica fabbricate in conformità al tipo omologato.
2. Se tale marchio non è richiesto, il fabbricante appone almeno il nome o il marchio commerciale del fabbricante, il numero del tipo e un numero di identificazione.
3. Il marchio di omologazione UE per tipo va configurato in conformità al modello di cui alla legislazione d'esecuzione del presente regolamento.

## **CAPO IX**

# **DEROGHE E INCOMPATIBILITÀ TRA NUOVE TECNOLOGIE O NUOVE CONCEZIONI CON GLI ATTI DELEGATI O I REGOLAMENTI DELL'UNECE**

### *Articolo 26*

#### *Deroghe per nuove tecnologie o nuove concezioni*

1. Il fabbricante può chiedere un'omologazione UE per tipo relativa a un tipo di sistema, di componente o di entità tecnica indipendente comprendente nuove tecnologie o concezioni, incompatibili con uno o più atti o requisiti elencati nell'allegato I.
2. L'autorità di omologazione rilascerà l'omologazione UE per tipo di cui al paragrafo 1 se tutte le seguenti condizioni sono soddisfatte:
  - (a) la domanda indica i motivi per cui le tecnologie o le concezioni in questione rendono il sistema, la componente o l'entità tecnica indipendente incompatibili con i requisiti;
  - (b) la domanda descrive le implicazioni per la sicurezza e l'ambiente della nuova tecnologia e le misure adottate per garantire, rispetto ai requisiti da cui si chiede di derogare, il mantenimento di livelli di sicurezza e di protezione ambientale almeno equivalenti;
  - (c) sono presentati descrizioni e risultati in grado di provare che la condizione di cui al punto (b) è soddisfatta.
3. In attesa dell'autorizzazione della Commissione, l'autorità di omologazione rilascia un'omologazione provvisoria, valida solo sul territorio dello Stato membro, relativa a un tipo di veicolo coperto dalla deroga richiesta. L'autorità di omologazione informa immediatamente la Commissione e gli altri Stati membri con una nota contenente le informazioni di cui al paragrafo 2.
4. Altre autorità di omologazione possono accettare sul loro territorio l'omologazione provvisoria di cui al paragrafo 3.
5. Il rilascio di una deroga per nuove tecnologie o nuove concezioni va soggetto all'autorizzazione della Commissione in conformità alla procedura di cui all'articolo 55, paragrafo 2.
6. Eventualmente, l'autorizzazione preciserà anche se la sua validità è soggetta a restrizioni. La validità dell'omologazione non può comunque essere inferiore a 36 mesi.

Se la Commissione decide di rifiutare l'omologazione, l'autorità di omologazione informa immediatamente il titolare dell'omologazione provvisoria di cui al paragrafo 3 che quest'ultima sarà revocata 6 mesi dopo la data della decisione della Commissione.

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

*Articolo 27*  
*Atti da espletare*

1. Se la Commissione autorizza una deroga ai sensi dell'articolo 26, prende immediatamente le misure necessarie per adeguare gli atti delegati o i pertinenti requisiti agli sviluppi tecnologici.

Se la deroga di cui all'articolo 26 riguarda un regolamento UNECE, la Commissione propone di modificare il pertinente regolamento UNECE con la procedura contemplata dall'accordo del 1958 riveduto.

2. Una volta che i pertinenti atti normativi o i requisiti siano stati modificati, va soppressa ogni restrizione connessa alla deroga.

Se non sono stati presi i provvedimenti necessari per adeguare gli atti delegati o i requisiti, la validità di una deroga può essere prorogata, su richiesta dello Stato membro che ha rilasciato l'omologazione, con un'altra decisione della Commissione adottata con la procedura di cui all'articolo 55, paragrafo 2.

## **CAPO X**

### **VEICOLI PRODOTTI IN PICCOLE SERIE**

*Articolo 28*  
*Omologazione nazionale per tipo di piccole serie*

1. Il fabbricante può chiedere un'omologazione nazionale per tipo di un tipo di veicolo prodotto in piccola serie entro i limiti quantitativi di cui all'allegato II, parte 1.

Ai fini di tale omologazione, l'ente nazionale può rinunciare, per fondati motivi, a far applicare una o più disposizioni di uno o più atti di cui all'allegato I, purché abbia stabilito prescrizioni alternative.

2. Le prescrizioni alternative di cui al paragrafo 1, devono garantire livelli di sicurezza stradale, di protezione dell'ambiente e di sicurezza sul posto di lavoro per quanto possibile equivalenti ai livelli garantiti dall'atto pertinente di cui all'allegato I.

3. Ai fini dell'omologazione per tipo di veicoli ai sensi del presente articolo, vengono accettati sistemi, componenti o unità tecniche indipendenti, omologati in conformità agli atti di cui all'allegato I.
4. IL certificato di omologazione per tipo specificherà la natura delle deroghe concesse ai sensi del paragrafo 1. Ai fini del presente articolo, il certificato di omologazione va redatto in conformità al modello presentato nella legislazione di esecuzione ma non avrà il titolo "Certificato di omologazione UE per tipo di veicolo". I certificati di omologazione vanno numerati in conformità al presente regolamento.
5. La validità dell'omologazione per tipo sarà limitata al territorio dello Stato membro la cui autorità ha rilasciato l'omologazione.
6. Su richiesta del fabbricante tuttavia, una copia del certificato di omologazione e i suoi allegati saranno inviati per posta raccomandata o per posta elettronica alle autorità di omologazione degli Stati membri indicati dal fabbricante.
7. Entro 60 giorni dal ricevimento, le autorità di omologazione degli Stati membri indicati dal fabbricante decidono se accettare o no l'omologazione. Essi comunicano formalmente tale decisione all'autorità di omologazione di cui al primo comma.
8. L'omologazione non può essere rifiutata a meno che l'autorità di omologazione non abbia fondati motivi per ritenere che le disposizioni tecniche in base alle quali il veicolo è stato omologato non siano equivalenti alle proprie.
9. Su richiesta di chi desidera vendere, immatricolare o mettere in circolazione un veicolo in un altro Stato membro, l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione fornisce copia del certificato di omologazione per tipo e del fascicolo di omologazione. L'ente nazionale autorizzerà la vendita, l'immatricolazione o la messa in circolazione di tale veicolo a meno che non abbia fondati motivi per ritenere che le disposizioni tecniche in base alle quali il veicolo è stato omologato non siano equivalenti alle proprie.

## **CAPO XI**

### **OMOLOGAZIONI INDIVIDUALI**

#### *Articolo 29* *Omologazioni individuali*

1. Una domanda di omologazione individuale va presentata dal costruttore o dal proprietario del veicolo. Può anche essere presentata da una persona, stabilita nella Comunità, che agisce a nome del fabbricante o del proprietario del veicolo.
2. Nella procedura di omologazione individuale, le autorità di omologazione certificano che il veicolo è conforme alle pertinenti disposizioni amministrative e prescrizioni tecniche.

3. Una omologazione individuale si applica a un veicolo particolare, unico o no.
4. Le domande per l'omologazione individuale possono riguardare al massimo 15 veicoli dello stesso tipo.
5. Questo articolo si applica a veicoli che al momento della domanda di omologazione individuale non avevano mai ottenuto l'autorizzazione amministrativa all'entrata in servizio, con conseguente identificazione e rilascio di un numero di matricola, né l'immatricolazione temporanea o a breve termine, né l'immatricolazione o messa in circolazione professionale, oppure che erano stati immatricolati o messi in servizio solo per meno di 6 mesi.

*Articolo 30*  
*Deroghe per omologazioni individuali*

1. Un'autorità di omologazione può esentare il veicolo dalla conformità rispetto a uno o più degli atti di cui all'allegato I, se l'autorità di omologazione impone requisiti alternativi ed ha fondati motivi per tale esenzione.

I requisiti alternativi devono garantire livelli di sicurezza stradale, di protezione dell'ambiente e di sicurezza sul posto di lavoro per quanto possibile equivalenti ai livelli garantiti dall'atto pertinente di cui all'allegato I.

2. Le autorità di omologazione non effettuano prove distruttive. Esse si servono di ogni informazione pertinente fornita dal richiedente atta a comprovare la conformità ai requisiti alternativi.
3. Le autorità di omologazione accettano qualsiasi omologazione UE per tipo di sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti al posto delle prescrizioni alternative.
4. Se il veicolo è conforme alla descrizione allegata alla domanda e risponde ai requisiti tecnici applicabili, l'autorità di omologazione rilascia l'omologazione individuale nonché, contestualmente, il relativo certificato.

Il formato del certificato di omologazione individuale si baserà sul modello del certificato di omologazione UE per tipo di cui all'allegato V e conterrà almeno le informazioni necessarie a completare la domanda di immatricolazione prevista dalla direttiva 1999/37/CE del Consiglio<sup>36</sup>.

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

---

<sup>36</sup> GUL 138 dell'1.6.1999, pag. 57.

*Articolo 31*  
*Validità ed accettazione dell'omologazione individuale*

1. La validità di un'omologazione individuale è limitata al territorio dello Stato membro in cui è stata rilasciata.
2. Su richiesta di chi desidera vendere, immatricolare o mettere in circolazione un veicolo in un altro Stato membro, l'autorità che ha rilasciato l'omologazione fornisce al richiedente una dichiarazione attestante le disposizioni tecniche in base alle quali il veicolo è stato omologato nonché altri dettagli sulla natura delle prescrizioni tecniche soddisfatte da tale particolare veicolo.
3. Se un veicolo ha ottenuto un'omologazione individuale dall'autorità di omologazione di uno Stato membro ai sensi delle disposizioni dell'articolo 29, se ne dovrà autorizzare la vendita, l'immatricolazione o la messa in circolazione in un altro Stato membro a meno che quest'ultimo non abbia fondati motivi per ritenere che le disposizioni tecniche in base alle quali il veicolo è stato omologato non siano equivalenti alle proprie.
4. A richiesta del fabbricante o del proprietario del veicolo, le autorità di omologazione devono rilasciare un'omologazione individuale a un veicolo conforme alle disposizioni del presente regolamento. In tal caso, le autorità di omologazione accettano l'omologazione individuale e autorizzano la vendita, l'immatricolazione e la messa in circolazione del veicolo.

*Articolo 32*  
*Disposizioni particolari*

1. Le disposizioni del presente capo possono essere applicate ai veicoli omologati per tipo ai sensi del presente regolamento e modificati anteriormente alla loro prima immatricolazione o messa in circolazione.
2. La procedura di cui al presente capo può essere applicata a un determinato veicolo durante le fasi successive del suo completamento secondo una procedura di omologazione per tipo in più fasi.
3. La procedura di cui al presente capo non può sostituire una fase intermedia della normale sequenza di una procedura di omologazione per tipo in più fasi e non può essere applicata per ottenere l'omologazione della prima fase di un veicolo.

## **CAPO XII**

# **IMMATRICOLAZIONE, VENDITA E MESSA IN CIRCOLAZIONE**

### *Articolo 33*

#### *Immatricolazione, vendita e messa in circolazione di veicoli*

1. Fatte salve le disposizioni degli articoli 36 e 37, i veicoli per i quali è obbligatoria l'omologazione generale UE per tipo del veicolo o per i quali il fabbricante ha ottenuto tale omologazione ai sensi del presente regolamento potranno essere immatricolati, venduti o messi in circolazione solo se accompagnati da un certificato di conformità valido rilasciato in conformità all'articolo 24.

La vendita dei veicoli incompleti è permessa ma le autorità competenti degli Stati membri possono rifiutare l'immatricolazione e la messa in circolazione permanenti di tali veicoli per il periodo di tempo in cui essi restano incompleti.

2. Il numero di veicoli in piccole serie immatricolati, venduti o messi in circolazione nel corso di 1 anno non può superare quello indicato all'allegato II, parte 1.
3. Il paragrafo 1 non si applica ai veicoli destinati a essere usati da forze armate o servizi di protezione civile, lotta antincendio od ordine pubblico né ai veicoli omologati ai sensi degli articoli 28 o 32.

### *Articolo 34*

#### *Immatricolazione, vendita e messa in circolazione di veicoli di fine serie*

1. Alle condizioni stabilite all'allegato II, parte 2, ed entro i limiti di tempo fissati al paragrafo 2, veicoli conformi a un tipo di veicolo la cui omologazione UE per tipo ha cessato di essere valida possono essere immatricolati, venduti e messi in circolazione.

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

2. Il paragrafo 1 si applica ai veicoli completi per un periodo di 12 mesi dalla data in cui l'omologazione UE per tipo cessa di essere valida e ai veicoli completati per un periodo di 18 mesi dalla stessa data.
3. Il fabbricante che intende avvalersi delle disposizioni di cui al paragrafo 1 presenta una richiesta all'autorità competente di ciascun Stato membro interessato dalla messa in circolazione dei veicoli in questione. La richiesta specificherà i motivi tecnici o

economici che impediscono a tali veicoli di conformarsi alle nuove prescrizioni tecniche.

Entro 3 mesi dal ricevimento di tale richiesta, le autorità competenti decidono se e quanti di questi veicoli possono essere immatricolati nel loro territorio.

4. Gli Stati membri garantiscono che il numero dei veicoli da immatricolare o mettere in circolazione nel quadro della procedura di cui al presente articolo sia controllato in modo efficace.
5. Il presente articolo si applica solo alla cessazione della produzione dovuta allo spirare della validità dell'omologazione per tipo nel caso di cui all'articolo 23, paragrafo 2, lettera (a).

#### *Articolo 35*

##### *Vendita e messa in circolazione di componenti ed entità tecniche indipendenti*

1. Le componenti o le unità tecniche indipendenti possono essere vendute e messe in servizio solo se soddisfano i requisiti dei pertinenti atti di cui all'allegato 1 e sono correttamente marcate in conformità all'articolo 25.
2. Il paragrafo 1 non si applica a componenti o entità tecniche indipendenti appositamente fabbricate o progettate per veicoli nuovi che non coperti dal presente regolamento.
3. In deroga al paragrafo 1, gli Stati membri possono autorizzare la vendita e la messa in servizio di componenti o entità tecniche indipendenti esentate da una o più disposizioni del presente regolamento ai sensi dell'articolo 26 o destinate a essere montate su veicoli omologati ai sensi degli articoli 28 o 29, riguardanti le componenti o le entità tecniche indipendenti in questione.
4. In deroga al paragrafo 1 e salvo disposizione contraria del presente regolamento, gli Stati membri possono autorizzare la vendita e la messa in servizio di componenti o entità tecniche indipendenti destinate a essere montate su veicoli che, al momento della loro messa in circolazione, non erano tenuti né ai sensi del presente regolamento né ai sensi della direttiva 2003/37/CE ad avere un'omologazione UE per tipo.

### **CAPO XIII CLAUSOLE DI SALVAGUARDIA**

#### *Articolo 36*

##### *Veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti conformi al presente regolamento*

1. Se un'autorità nazionale constata che veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti nuovi, pur conformi ai pertinenti requisiti o correttamente marcati,

presentano gravi rischi per la sicurezza stradale o danneggiano gravemente l'ambiente o la salute pubblica, essa può rifiutarsi di immatricolare tali veicoli o di autorizzare la vendita o la messa in circolazione sul proprio territorio di tali veicoli, componenti o entità tecniche indipendenti per un periodo massimo di 6 mesi.

L'autorità nazionale interessata informerà immediatamente di tali casi il fabbricante, le autorità nazionali degli altri Stati membri e la Commissione, indicando i motivi su cui fonda la propria decisione e, in particolare, se essa sia giustificata da quanto segue:

- (a) carenze negli atti pertinenti;
  - (b) errata applicazione delle pertinenti prescrizioni.
2. La Commissione consulta quanto prima le parti interessate, in particolare l'autorità che ha rilasciato l'omologazione per tipo al fine di preparare la decisione.
3. Se i provvedimenti di cui al paragrafo 1 vanno attribuiti a carenze degli atti pertinenti, la Commissione adotterà le seguenti misure:
- (a) se sono interessati degli atti delegati, la Commissione modificherà di conseguenza tali atti;
  - (b) se sono coinvolti regolamenti UNECE, la Commissione proporrà i necessari progetti di modifica dei regolamenti UNECE interessati secondo la procedura di cui all'accordo del 1958 riveduto.
4. Se i provvedimenti di cui al paragrafo 1 sono attribuiti a un'applicazione errata delle pertinenti prescrizioni, la Commissione prenderà le misure necessarie affinché l'autorità di omologazione interessata soddisfi tali prescrizioni. Le autorità di omologazione di tutti gli Stati membri devono essere informate di questi provvedimenti.

#### *Articolo 37*

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

1. Se un'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE per tipo constata che veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti nuovi, muniti di un certificato di conformità o recanti un marchio di omologazione, non sono conformi al tipo da essa omologato, adotta le misure necessarie, come la revoca dell'omologazione per tipo, affinché i veicoli, i sistemi, le componenti o le entità tecniche indipendenti prodotti siano resi conformi al tipo omologato. Entro 20 giorni lavorativi, essa informa le autorità di omologazione degli altri Stati membri delle misure adottate.
2. Ai fini del paragrafo 1, divergenze rispetto a quanto indicato dal certificato di omologazione UE per tipo o dal fascicolo di omologazione sono considerate come non conformità al tipo omologato. Un veicolo non va considerato come non conforme al tipo omologato se rispetta le tolleranze eventualmente previste dagli atti normativi pertinenti.

3. Se un'autorità di omologazione di un altro Stato membro dimostra che veicoli, componenti o entità tecniche indipendenti nuovi, muniti di un certificato di conformità o recanti un marchio di omologazione, non sono conformi al tipo omologato, essa può chiedere all'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE di verificare se i veicoli, i sistemi, i componenti o le entità tecniche indipendenti in produzione continuano a essere conformi al tipo omologato. Ricevuta tale richiesta, l'autorità nazionale che ha rilasciato l'omologazione UE per tipo prende quanto prima i necessari provvedimenti e comunque entro 60 giorni lavorativi della data della richiesta.
4. Nei casi che seguono, l'autorità di omologazione chiederà all'autorità nazionale che ha rilasciato l'omologazione UE per tipo al sistema, alla componente, all'entità tecnica indipendente o al veicolo incompleto, di adottare misure adeguate affinché i veicoli in produzione tornino a essere conformi al tipo omologato:
  - (a) in relazione a un'omologazione UE per tipo di un veicolo, se la non conformità di un veicolo sia esclusivamente imputabile alla non conformità di un sistema, di una componente o di un'entità tecnica indipendente;
  - (b) in relazione a un'omologazione in più fasi, se la non conformità di un veicolo completato sia esclusivamente imputabile alla non conformità di un sistema, di una componente o di un'entità tecnica indipendente che faccia parte del veicolo incompleto o alla non conformità del veicolo incompleto stesso.

Ricevuta una richiesta in tal senso, l'autorità nazionale interessata adotta quanto prima le misure necessarie e comunque entro 6 mesi dalla data della richiesta, eventualmente insieme allo Stato membro richiedente.

Quando viene accertata una non conformità, l'autorità di omologazione dello Stato membro che ha rilasciato l'omologazione UE per tipo al sistema, alla componente, all'entità tecnica indipendente o al veicolo incompleto adotta i provvedimenti di cui al paragrafo 1.

5. Le autorità di omologazione si informano reciprocamente, entro 20 giorni lavorativi, della revoca di un'omologazione UE per tipo e dei relativi motivi.
6. Se l'autorità nazionale che ha rilasciato l'omologazione UE per tipo contesta la non conformità di cui è stata informata, gli Stati membri interessati si adoperano per comporre la controversia. La Commissione è tenuta informata e organizza eventualmente opportune consultazioni al fine di giungere a una soluzione.

#### *Articolo 38*

#### *Partie apparecchiature che comportano rischi significativi per il corretto funzionamento di sistemi essenziali*

1. È vietata la vendita, la messa in vendita o la messa in servizio di parti o apparecchiature che comportino rischi significativi per il corretto funzionamento di sistemi che sono

essenziali alla sicurezza del veicolo o alla sua compatibilità ambientale, a meno che esse non siano state autorizzate da un'autorità di omologazione in conformità al paragrafo 4 nonché all'articolo 39, paragrafi 1 e 2.

La Commissione stabilirà un elenco di tali parti o apparecchiature secondo la procedura di cui all'articolo 57, tenendo conto delle informazioni disponibili su quanto segue:

- (a) la gravità dei rischi per la sicurezza o per la compatibilità ambientale di veicoli muniti delle parti e apparecchiature in questione;
  - (b) l'effetto su consumatori e fabbricanti nel mercato post-vendita dell'imposizione a norma del presente articolo di un eventuale requisito di autorizzazione su parti e apparecchiature.
2. Il paragrafo 1 non si applica a parti e apparecchiature originali e a parti o apparecchiature omologate in conformità alle disposizioni di uno degli atti elencati nell'allegato I, a meno che l'omologazione riguardi aspetti diversi da quelli contemplati al paragrafo 1.
  3. Alla Commissione sarà eventualmente delegato il potere di approvare, ai sensi dell'articolo 57, un atto delegato che individui le parti e le apparecchiature di cui al 1° comma una volta immesse sul mercato.
  4. L'elenco di cui al 2° comma del paragrafo 1 può essere aggiornato e, se necessario, il modello e il sistema di numerazione del certificato di cui al paragrafo 4 nonché gli aspetti relativi alla procedura, ai requisiti che le parti devono soddisfare, alla marcatura, all'imballaggio e alle prove necessarie saranno stabiliti con la procedura di cui all'articolo 57.
  5. I requisiti possono essere basati sugli atti normativi elencati nell'allegato I o possono consistere in una comparazione tra la parte o l'apparecchiatura con le prestazioni del veicolo originale o, eventualmente, di una delle sue parti. In questi casi, i requisiti devono garantire che le parti o le apparecchiature non compromettano il funzionamento di sistemi essenziali per la sicurezza del veicolo o per la sua compatibilità ambientale.

#### *Articolo 39*

#### *Parti e apparecchiature che comportano rischi significativi per il corretto funzionamento di sistemi essenziali – relative prescrizioni*

1. Ai fini di quanto stabilito dall'articolo 38, paragrafo 1, 1° comma, il fabbricante di parti o apparecchiature sottopone all'autorità di omologazione un verbale di prova redatto da un servizio tecnico designato attestante che le parti o le apparecchiature oggetto della domanda di autorizzazione soddisfano alle prescrizioni di cui al paragrafo 3. Il fabbricante può presentare una sola domanda per tipo di parte a una sola autorità di omologazione.

La domanda comprenderà informazioni relative al fabbricante delle parti o delle apparecchiature, il tipo, il numero di identificazione e d'ordine delle parti o delle apparecchiature per le quali si chiede l'autorizzazione, nonché il nome del costruttore del veicolo, il tipo di veicolo ed eventualmente l'anno di costruzione od ogni altra informazione che consenta l'identificazione del veicolo cui sono destinati tali parti o apparecchiature.

Quando l'autorità di omologazione ha accertato, anche in base al verbale di prova e ad altri elementi probanti, che le parti o le apparecchiature in questione sono conformi alle prescrizioni di cui al paragrafo 3, rilascia immediatamente un certificato al costruttore. Il certificato autorizza la vendita, la messa in vendita o il montaggio sui veicoli delle parti o delle apparecchiature nella Comunità, fatto salvo il paragrafo 2, 2° comma.

2. Il fabbricante informa immediatamente l'autorità di omologazione che ha rilasciato il certificato di eventuali modifiche che possano incidere sulle condizioni alle quali il certificato è stato rilasciato. Tale autorità decide se il certificato debba essere oggetto di riesame o se debba esserne rilasciato uno nuovo e se siano necessarie nuove prove.

Al fabbricante spetta garantire che le parti e le apparecchiature siano prodotte e continuino a essere prodotte alle condizioni alle quali è stato rilasciato il certificato.

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

Se l'autorità di omologazione ritiene che le condizioni per il rilascio dell'autorizzazione non siano più soddisfatte, chiede al fabbricante di adottare i provvedimenti necessari a garantire il ripristino della conformità delle parti o delle apparecchiature. Se necessario, essa revoca l'autorizzazione.

4. Le autorità di omologazione dei vari Stati membri sottoporranno all'attenzione della Commissione ogni disaccordo relativo ai certificati di cui al paragrafo 4. La Commissione adotta misure adeguate a risolvere il disaccordo compresa, dopo consultazione delle autorità di omologazione, l'eventuale richiesta di revoca dell'autorizzazione.
5. Fin quando l'elenco di cui al paragrafo 1, 2° comma, non sia stato redatto, gli Stati membri possono mantenere le disposizioni nazionali con cui trattano le parti e le apparecchiature che possono influenzare negativamente il corretto funzionamento di sistemi essenziali per la sicurezza del veicolo o della sua compatibilità ambientale.

*Articolo 40*  
*Richiamo di veicoli*

1. Se un fabbricante cui è stata rilasciata un'omologazione generale UE per tipo è costretto, ai sensi del regolamento (CE) 765/2008<sup>37</sup>, a richiamare veicoli già venduti, immatricolati o messi in circolazione - perché
  - un sistema, una componente o un'entità tecnica indipendente montate sul veicolo, che siano o meno debitamente omologate ai sensi del presente regolamento,
  - oppure una parte, non soggetta ad alcun requisito specifico ai sensi delle norme sull'omologazione, presentano seri rischi per la sicurezza stradale, la sicurezza sul posto di lavoro, la salute pubblica o la protezione dell'ambiente – tale fabbricante informerà immediatamente l'autorità che ha rilasciato l'omologazione del veicolo.
2. Il fabbricante propone all'autorità di omologazione i rimedi idonei a neutralizzare i rischi di cui al paragrafo 1. L'autorità di omologazione comunica immediatamente le misure proposte alle autorità degli altri Stati membri.

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

3. Se le misure non sono state attuate abbastanza rapidamente o sono ritenute insufficienti dall'autorità di omologazione interessata, questa informerà immediatamente l'autorità che ha rilasciato l'omologazione UE per tipo del veicolo.

L'autorità che ha rilasciato l'omologazione UE per tipo del veicolo informerà allora il fabbricante . Se il fabbricante non propone e non attua efficaci interventi correttivi, l'autorità che ha rilasciato l'omologazione UE per tipo prenderà tutti i provvedimenti di tutela necessari, compresa la revoca dell'omologazione UE per tipo del veicolo. In caso di revoca dell'omologazione UE per tipo del veicolo, l'autorità di omologazione interessata, entro 20 giorni lavorativi, ne informa il fabbricante, le autorità omologhe degli altri Stati membri e la Commissione per posta raccomandata o mezzi elettronici equivalenti.

*Articolo 41*  
*Notifica delle decisioni e dei mezzi di impugnazione esperibili*

Tutte le decisioni prese ai sensi delle disposizioni del presente regolamento e tutte le decisioni di rifiuto o di revoca di un'omologazione UE per tipo, o di rifiuto di una immatricolazione o di divieto di vendita, vanno debitamente motivata. Tali decisioni sono notificate alla parti interessate unitamente all'indicazione dei mezzi di

---

<sup>37</sup> GUL 218 del 13.8.2008, pag. 30.

impugnazione previsti dalle legislazioni in vigore negli Stati membri interessati e dei relativi termini di esperibilità.

## **CAPO XIV**

### **REGOLAMENTAZIONI INTERNAZIONALI**

#### *Articolo 42*

##### *Regolamenti UNECE prescritti ai fini dell'omologazione UE per tipo*

1. I regolamenti UNECE ai quali l'Unione ha aderito, elencati nell'allegato I, faranno parte dell'omologazione UE per tipo di un veicolo così come gli atti delegati ai sensi del presente regolamento. Essi si applicano alle categorie cui appartengono i veicoli elencati nelle pertinenti colonne della tabella all'allegato I.
2. Se l'Unione decide l'applicazione vincolante di un regolamento UNECE ai fini dell'omologazione UE per tipo di veicoli ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 4, della decisione 97/836/CE<sup>38</sup>, gli allegati del presente regolamento vanno modificati di conseguenza con la procedura di cui all'articolo 56, paragrafo 2; l'atto che modifica gli allegati del presente regolamento preciserà le date dell'applicazione vincolante del regolamento UNECE o dei suoi emendamenti.

#### *Articolo 43*

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

1. I regolamenti UNECE di cui all'allegato I vanno considerati come equivalenti ai corrispondenti atti delegati poiché ne condividono il campo d'applicazione e l'oggetto.
2. Le autorità di omologazione degli Stati membri accettano le omologazioni rilasciate ai sensi di tali regolamenti UNECE e gli relativi eventuali marchi di omologazione, in luogo delle omologazioni e dei marchi di omologazione corrispondenti rilasciati ai sensi del presente regolamento o dei suoi atti delegati.
3. Quando la Comunità decide di applicare, ai fini del paragrafo 1, un nuovo regolamento UNECE o un regolamento UNECE modificato, l'allegato I, va aggiornato di conseguenza secondo la procedura di cui all'articolo 56, paragrafo 2.

---

<sup>38</sup> GUL 346 del 17.12.1997, pag. 78.

*Articolo 44*  
*Equivalenza con altre regolamentazioni*

1. Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata su proposta della Commissione, può riconoscere l'equivalenza tra le condizioni o le disposizioni relative all'omologazione Ue per tipo di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti previste dal presente regolamento e le procedure stabilite da regolamentazioni internazionali o di paesi terzi, nell'ambito di accordi multilaterali o bilaterali tra la Comunità e paesi terzi.
2. Le relazioni di prova complete, pubblicate sulla base dei codici standardizzati OCSE di cui all'allegato I, approvate secondo le norme generali dell'OCSE, possono essere usate in alternativa alle relazioni di prova elaborate ai sensi del presente regolamento o di altri regolamenti.

**CAPO XV**  
**COMUNICAZIONE DI INFORMAZIONI TECNICHE**

*Articolo 45*  
*Informazioni destinate agli utenti*

1. Il fabbricante non può fornire informazioni tecniche relative a elementi indicati dal presente regolamento, dai suoi atti esecutivi o dagli atti delegati di cui all'allegato I che siano diverse dagli elementi approvati dall'autorità di omologazione.
2. Se un atto esecutivo o delegato di cui all'allegato I lo stabilisce, il fabbricante darà agli utenti tutte le informazioni pertinenti e le istruzioni necessarie che descrivono le condizioni o le restrizioni particolari legate all'uso di un veicolo, di una componente o di un'entità tecnica indipendente.

Tali informazioni saranno date nelle lingue ufficiali dello Stato membro in cui il veicolo deve essere venduto. Esse saranno fornite, dopo l'accettazione da parte dell'autorità di omologazione, nel manuale del proprietario.

*Articolo 46*  
*Informazioni destinate ai fabbricanti di componenti o di entità tecniche indipendenti*

1. Il fabbricante del veicolo darà ai fabbricanti di componenti o di entità tecniche indipendenti tutte le informazioni necessarie all'omologazione UE per tipo di componenti o di entità tecniche indipendenti o necessarie all'ottenimento di un'autorizzazione ai sensi dell'articolo 38, compresi eventualmente i disegni elencati nell'atto delegato di cui all'allegato I.

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

2. Il fabbricante di componenti o di entità tecniche indipendenti titolare di un certificato di omologazione UE per tipo, contenente – ai sensi dell’articolo 17, paragrafo 4 - restrizioni d’uso o condizioni speciali di montaggio o entrambe, fornisce al fabbricante del veicolo tutte le informazioni dettagliate al riguardo.

Se lo prevede un atto normativo, il fabbricante di componenti o di entità tecniche indipendenti deve fornire, insieme alle componenti o alle entità tecniche indipendenti prodotte, anche istruzioni sulle restrizioni d’uso o sulle condizioni speciali di montaggio o su entrambe.

## **CAPO XVI**

### **Accesso alle informazioni riguardanti la riparazione e la manutenzione del veicolo**

#### *Articolo 47*

#### ***Obblighi dei fabbricanti***

1. I fabbricanti devono permettere agli operatori indipendenti un accesso - senza restrizioni e standardizzato, facilmente utilizzabile e rapido - alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo attraverso i siti web. In particolare, tale accesso non deve essere discriminatorio rispetto all’assistenza o all’accesso di cui fruiscono i concessionari e le officine autorizzate.

Le informazioni fornite devono comprendere tutte le spiegazioni necessarie per il montaggio di parti o apparecchiature sul veicolo.

2. I fabbricanti distribuiscono sussidi di formazione sia agli operatori indipendenti che ai concessionari e alle officine autorizzate.
3. Le informazioni di cui al paragrafo 1 devono comprendere almeno tutto quanto segue:
  - (a) il numero d’identificazione inequivocabile del veicolo;
  - (b) manuali di servizio per annotare le riparazioni e le attività di manutenzione;
  - (c) manuali tecnici;
  - (d) informazioni su componenti e diagnosi (come valori di misurazione teorici minimi e massimi);
  - (e) schemi elettrici;

- (f) codici diagnostici di guasto, compresi i codici specifici dei fabbricanti;
- (g) numero di identificazione della calibratura del software applicabile a un tipo di veicolo;
- (h) informazione su utensili e apparecchiature brevettati, fornita per mezzo di tali utensili e apparecchiature brevettati;
- (i) informazioni tecniche, monitoraggio bidirezionale e risultati di prova;
- (j) unità di lavoro.

4. Concessionari e/o officine autorizzate che facciano parte del sistema di distribuzione di un certo fabbricante di veicoli sono considerati operatori indipendenti ai fini del presente regolamento se forniscono servizi di riparazione o manutenzione a veicoli di un fabbricante del cui sistema di distribuzione essi non sono membri.
5. Le informazioni sulla riparazione e sulla manutenzione dei veicoli devono essere sempre accessibili, salvo durante gli interventi di manutenzione sul sistema d'informazione.
6. Al fine di fabbricare o riparare componenti OBD di ricambio, strumenti diagnostici e attrezzature di prova, i costruttori forniscono, senza discriminazioni, le pertinenti informazioni OBD nonché le informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli a tutti i fabbricanti e le officine, interessati a componenti, strumenti diagnostici o attrezzatura di prova.
7. Al fine di progettare e costruire dispositivi e accessori destinati a trattori a carburanti alternativi, i costruttori forniscono, senza discriminazioni, le pertinenti informazioni OBD nonché le informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli a tutti i fabbricanti, gli installatori o le officine, interessati a dispositivi e accessori destinati a trattori a carburanti alternativi.
8. All'atto della domanda di omologazione UE per tipo o di omologazione nazionale, il fabbricante dovrà provare all'autorità di omologazione di essere conforme al presente regolamento riguardo alle informazioni richieste nel presente articolo.  
  
Se in tale momento le informazioni non fossero ancora disponibili o conformi al presente regolamento e ai relativi provvedimenti d'attuazione, il fabbricante le fornisce entro 6 mesi dalla data di omologazione per tipo.
9. Se la conformità non viene provata entro tale periodo, l'autorità di omologazione adotta misure adeguate per garantirne il ripristino.
10. Il fabbricante mette a disposizione modifiche successive e supplementi d'informazione sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli sui propri siti web nel momento stesso in cui li rende accessibili alle officine autorizzate.

11. Se le riparazioni e le attività di manutenzione di un veicolo sono memorizzate in una banca dati centrale del produttore del veicolo, o a suo nome, le officine indipendenti devono poter avere accesso gratuito a tali registrazioni e disporre delle informazioni sulla riparazioni e le attività di manutenzione da essi eseguite.
12. Alla Commissione viene delegato il potere di approvare ai sensi dell'articolo 57 un atto delegato che fissi prescrizioni tecniche dettagliate riguardo all'accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione e stabilisca in particolare le modalità secondo cui deve essere fornita l'informazione sulla riparazione e la manutenzione del veicolo.

#### *Articolo 48*

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

In caso di omologazione per tipo in fasi successive nonché di omologazione per tipo in più fasi, il fabbricante responsabile della pertinente omologazione dovrà anche comunicare l'informazione sulla riparazione di un determinato sistema, componente, unità tecnica indipendente o fase, sia al fabbricante finale che agli operatori indipendenti.

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

#### *Articolo 49*

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

1. I fabbricanti possono chiedere la corresponsione di un importo, ragionevole e proporzionato, per l'accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli di cui al presente regolamento;
2. Tale importo non è ragionevole né proporzionato se scoraggia l'accesso poiché non tiene conto dell'ampiezza dell'uso che ne fa l'operatore indipendente. I fabbricanti mettono a disposizione le informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli su base giornaliera, mensile e annua, fatturando spese d'accesso diverse a seconda dei periodi per i quali esso viene consentito.

#### *Articolo 50*

##### *Sanzioni*

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

2. Le violazioni soggette a sanzioni comprendono:
- (a) il rilascio di dichiarazioni false durante le procedure di omologazione o di richiamo;
  - (b) la falsificazione dei risultati delle prove di omologazione per tipo o di conformità in servizio;
- la mancata comunicazione di dati o di specifiche tecniche che potrebbero condurre al richiamo o alla revoca dell'omologazione per tipo;
- (d) l'uso di dispositivi di manipolazione;
  - (e) il rifiuto di dare accesso alle informazioni.

## **CAPO XVII**

### **DESIGNAZIONE E NOTIFICA DEI SERVIZI TECNICI**

#### *Articolo 51* *Designazione dei servizi tecnici*

1. I servizi tecnici designati dalle autorità nazionali ai fini del presente articolo devono essere conformi alle disposizioni del presente regolamento.
2. Salvo il caso in cui sono permesse procedure alternative, i servizi tecnici effettuano le prove o le ispezioni richieste per un'omologazione, indicate nel presente regolamento o in uno degli atti di cui all'allegato I, o sorvegliano quelle effettuate da terzi. Essi non possono effettuare prove o ispezioni per le quali non siano stati debitamente designati.
3. A seconda della loro sfera di competenza, i servizi tecnici rientrano in una o più delle 4 categorie di attività che seguono:
  - (a) categoria A, servizi tecnici che effettuano, presso laboratori propri, le prove previste dal presente regolamento e dagli atti elencati nell'allegato I;
  - (b) categoria B, servizi tecnici che effettuano la supervisione di prove previste dal presente regolamento e dagli atti elencati nell'allegato I, eseguite in laboratori del fabbricante o di terzi;
  - (c) categoria C, servizi tecnici che valutano e verificano a scadenze regolari le procedure seguite dal costruttore per controllare la conformità della produzione;
  - (d) categoria D, servizi tecnici che effettuano la supervisione o eseguono prove o ispezioni nel quadro della sorveglianza sulla conformità della produzione.

- (e) categoria E, servizi tecnici che rilasciano omologazioni individuali.
4. I servizi tecnici devono disporre di strumenti adeguati, di conoscenze tecniche specifiche e di comprovata esperienza nei vari campi trattati dal presente regolamento e dagli atti di cui all'allegato I. Essi devono soddisfare le norme indicate nell'atto delegato pertinente per le attività che svolgono. Questa prescrizione non vale tuttavia per l'ultima fase di una procedura di un'omologazione per tipo in più fasi di cui all'articolo 32, paragrafo 1.
  5. Una autorità di omologazione può essere designata quale servizio tecnico in relazione a una o più delle attività di cui al paragrafo 3.
  6. Un fabbricante, o un subappaltatore che agisca in sua vece, può essere designato quale servizio tecnico per attività della categoria A solo nel caso di prescrizioni tecniche per le quali un atto delegato approvato ai sensi del presente regolamento permette delle prove interne.
  7. I servizi tecnici di un paese terzo, diversi da quelli designati ai sensi del paragrafo 6, possono essere designati ai fini dell'articolo 53 solo nell'ambito di un accordo bilaterale tra l'Unione e il paese terzo in questione.
  8. Alla Commissione viene delegato il potere di approvare ai sensi dell'articolo 57 un atto delegato che fissi le norme che i servizi tecnici devono soddisfare e la procedura di valutazione cui essi devono essere sottoposti per garantire che abbiano lo stesso elevato standard di qualità in tutti gli Stati membri.

#### *Articolo 52*

##### *Valutazione delle competenze dei servizi tecnici*

1. Le competenze di cui all'articolo 51 sono comprovate da una relazione di valutazione stilata da un'autorità competente. Essa può includere un certificato di accreditamento rilasciato da un organismo di accreditamento.
2. La valutazione contenuta nella relazione di cui al paragrafo 1 va condotta secondo le disposizioni stabilite in un atto delegato ai sensi dell'articolo 51, paragrafo 8, in esecuzione del presente regolamento. La relazione di valutazione è riveduta al termine di un periodo massimo di 3 anni.
3. La relazione di valutazione va inviata alla Commissione, su richiesta di quest'ultima.
4. L'autorità di omologazione che intenda essere designata quale servizio tecnico deve dimostrare la conformità attraverso un'opportuna documentazione. Tale documentazione di prova può consistere in una valutazione effettuata da controllori indipendenti dell'attività interessata dalla valutazione. I controllori possono provenire dalla stessa organizzazione purché siano gestiti separatamente dal personale che esegue l'attività oggetto della valutazione.

5. Un fabbricante, o un subappaltatore che agisca in sua vece, designato quale servizio tecnico deve soddisfare le disposizioni pertinenti del presente articolo.

*Articolo 53*  
*Procedure di notifica*

1. Gli Stati membri notificano alla Commissione nome, indirizzo (anche elettronico), persone responsabili e categoria di attività di ciascun servizio tecnico designato, nonché eventuali modifiche successive. L'atto di notifica indicherà le competenze, tra quelle elencate all'allegato I, per le quali i servizi tecnici sono stati designati.
2. Un servizio tecnico può svolgere le attività di omologazione per tipo di cui all'articolo 50 per lo Stato membro che lo ha designato solo se in precedenza è stato notificato alla Commissione.
3. Lo stesso servizio tecnico può essere designato e notificato da più Stati membri indipendentemente dalla categoria di attività che svolge.
4. Se un'organizzazione specifica o un ente competente, la cui attività non rientri fra quelle di cui all'articolo 51, deve essere designato in esecuzione di un atto normativo, la notifica va effettuata ai sensi delle disposizioni del presente articolo.
5. La Commissione pubblica sul proprio sito Web un elenco e gli estremi delle autorità di omologazione e dei servizi tecnici.

**CAPO XVIII**  
**MISURE DI ATTUAZIONE E DELEGHE**

*Articolo 54*  
*Misure di attuazione*

Per stabilire le condizioni uniformi per attuare il presente regolamento, la Commissione, in conformità alla procedura di cui all'articolo 55, adotta atti esecutivi specificando le seguenti misure di attuazione:

1. le modalità dettagliate riguardanti le procedure di omologazione per tipo in conformità all'articolo 10, paragrafo 6 del presente regolamento;
2. i modelli della documentazione informativa e della scheda tecnica in conformità all'articolo 12, paragrafo 1 del presente regolamento;
3. un sistema di numerazione dei certificati di omologazione UE per tipo in conformità all'articolo 15 del presente regolamento;

4. il modello di un certificato d'omologazione in conformità all'articolo 15, paragrafo 5 del presente regolamento;
5. il modello di un elenco di omologazioni UE per tipo di sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti conforme all'articolo 16, paragrafo 5 del presente regolamento;
6. il modello di un elenco di requisiti o di atti normativi applicabili in conformità all'articolo 16, paragrafo 6 del presente regolamento;
7. dettagli sulle disposizioni riguardanti la conformità della produzione in conformità all'articolo 19 del presente regolamento;
8. il modello di un certificato di conformità conforme all'articolo 24 del presente regolamento;
9. il modello del marchio di omologazione UE in conformità all'articolo 25 del presente regolamento.

*Articolo 55  
Comitato*

1. La Commissione è assistita da un comitato denominato "Comitato tecnico per i veicoli agricoli" (TC-AV).
2. Nei casi in cui si fa riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa. Il termine stabilito dall'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a 3 mesi.
3. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.

*Articolo 56  
Modifica degli allegati*

1. La Commissione può modificare, in conformità agli articoli 57, 58 e 59, gli allegati del presente regolamento.
2. Se, in applicazione della decisione 97/836/CE, vengono adottati nuovi regolamenti UNECE o modifiche a regolamenti UNECE in vigore ai quali l'Unione ha aderito, la Commissione, modifica di conseguenza l'allegato I del presente regolamento con atto delegato in conformità agli articoli 57, 58 e 59.

*Articolo 57*  
*Esercizio della delega*

1. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 7, paragrafo 4, all'articolo 8, paragrafo 4, all'articolo 9, paragrafo 5, all'articolo 18, paragrafo 7, all'articolo 38 paragrafi 1, 2 e 3, all'articolo 47, paragrafo 10, all'articolo 51, paragrafo 8 e all'articolo 56 saranno attribuiti alla Commissione a tempo indeterminato.
2. Appena adotta un atto delegato, la Commissione lo notifica al Parlamento europeo e al Consiglio simultaneamente.
3. Il potere conferito alla Commissione di adottare atti delegati è soggetto alle condizioni stabilite dagli articoli 58 e 59.

*Articolo 58*  
*Revoca della delega*

1. Il Parlamento europeo o il Consiglio possono revocare in qualunque momento la delega dei poteri di cui all'articolo 7, paragrafo 4, all'articolo 8, paragrafo 4, all'articolo 9, paragrafo 5, all'articolo 18, paragrafo 7, all'articolo 38 paragrafi 1, 2 e 3, all'articolo 47, paragrafo 10, all'articolo 51, paragrafo 8 e all'articolo 56.
2. L'istituzione che ha iniziato una procedura interna per decidere se revocare la delega di poteri provvede a informarne l'altra istituzione e la Commissione entro un ragionevole lasso di tempo prima della decisione definitiva, indicando quali poteri delegati potrebbero essere revocati e gli eventuali motivi della revoca.
3. La decisione di revoca pone fine alla delega dei poteri specificati nella decisione medesima. Questa prende effetto immediatamente o a una data ulteriore da precisare. La decisione di revoca non incide sulla validità degli atti delegati già in vigore. Essa è pubblicata nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

*Articolo 59*  
*Obiezioni ad atti delegati*

1. Il Parlamento europeo e il Consiglio possono presentare obiezioni contro un atto delegato entro il termine di 2 mesi dalla data di notifica. Su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio, detto termine viene prorogato di 1 mese.
2. Se allo scadere di tale termine né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno mosso obiezioni all'atto delegato o se, anteriormente a tale data, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno entrambi informato la Commissione della propria decisione di non muovere obiezioni, l'atto delegato entra in vigore alla data fissata nell'atto medesimo.

3. Se il Parlamento europeo o il Consiglio muovono obiezioni all'atto delegato adottato, quest'ultimo non entra in vigore. L'istituzione che muove obiezioni all'atto delegato ne illustra le ragioni.

## **CAPO XIX**

### **DISPOSIZIONI FINALI**

#### *Articolo 60* *Disposizioni transitorie*

1. Il presente regolamento non invalida nessuna omologazione CE per tipo rilasciata a veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti prima della data stabilita dall'articolo 64, paragrafo 2.
2. Le autorità di omologazione continueranno a rilasciare l'estensione dell'omologazione a tali veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti ai sensi della direttiva 2003/37/CE e a una qualunque delle direttive di cui all'articolo 56, paragrafo 2.

#### *Articolo 61* *Relazione*

1. Entro l'1 gennaio 2018, gli Stati membri informano la Commissione dell'applicazione delle procedure di omologazione per tipo stabilite dal presente regolamento e in particolare dell'applicazione della procedura in più fasi.
2. Sulla scorta delle informazioni fornite ai sensi del del paragrafo 1, la Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio sull'applicazione del presente regolamento entro l'1 gennaio 2019.

#### *Articolo 62* *Abrogazione*

1. A decorrere dall'1 gennaio 2014, la direttiva 2003/37/CE nonché le direttive 74/347/CEE, 76/432/CEE, 76/763/CEE, 77/537/CEE, 78/764/CEE, 80/720/CEE, 86/297/CEE, 86/298/CEE, 86/415/CEE, 87/402/CEE, 2000/25/CE, 2009/57/CE, 2009/58/CE, 2009/59/CE, 2009/60/CE, 2009/61/CE, 2009/63/CE, 2009/64/CE, 2009/66/CE, 2009/68/CE, 2009/75/CE, 2009/76/CE, 2009/144/CE sono abrogate.
2. I riferimenti alle direttive abrogate si intendono fatti al presente regolamento e vanno letti, riguarda alla direttiva 2003/37/CE, in conformità alla tabella di corrispondenza di cui all'allegato III.

*Articolo 63*  
*Modifica della direttiva 2006/42/CE*

All'articolo 1 paragrafo 2 della direttiva 2006/42/CE, il primo trattino della lettera e) è sostituito da quanto segue:

"- trattori agricoli e forestali, escluse le macchine montate su tali veicoli,".

*Articolo 64*  
*Entrata in vigore*

1. Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo a quello della sua pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.
2. Esso-a si applica a decorrere dall'1 gennaio 2014.

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 - Elenco delle prescrizioni per l'omologazione UE per tipo dei veicoli**

n.	Articolo	Oggetto	Documento di riferimento	MV	Categorie di appartenenza dei veicoli									
					T1	T2	T3	T 4.1	T 4.2	T 4.3	T 5	C	R	S
1	7.2(a)	Serbatoio del carburante			X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
2	7.2(b)	Velocità massima			X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
3	7.2(b)	Dispositivi frenanti		-/Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4	7.2(b)	Stabilità			NA	NA	NA	X	NA	NA	X	NA	NA	NA
5	7.2(b)	Sterzo	Reg. ECE 79 Rev. 2	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA
6	7.2(b)	Accoppiamento dei freni del rimorchio			X	X	X	X	X	X	X	I	X	X
7	7.2(b)	Regolatore di velocità:			X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
8	7.2(b)	Dispositivi di limitazione della velocità			NA	NA	NA	NA	NA	NA	X	NA	NA	NA
9	7.2(b)	Retromarcia e tachimetro			NA	NA	NA	NA	NA	NA	X	NA	NA	NA
10	7.2(c)	Campo di visibilità e tergicristalli	Reg. ECE 71	Y	X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
11	7.2(c)	Vetratura	Reg. ECE 43 Rev2 Am3 Suppl. 11		X	X	X	X	X	X	NA	I	NA	NA
12	7.2(c)	Vetratura (T5)	92/22/CEE	X	NA	NA	NA	NA	NA	NA	X	NA	NA	NA
13	7.2(c)	Retrovisori			X	X	NA	X	X	X	X	I	NA	NA
14	7.2(d)	Dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa	Reg. ECE 1 Rev4 Am5; Reg. ECE 3 Rev3 Am1 Suppl. 11; Reg. ECE 4 Rev4 Suppl. 14; Reg. ECE 6	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

			Rev4 Suppl. 17; Reg. ECE 7 Rev4 Suppl. 15; Reg. ECE 8 Rev4; Reg. ECE 19 Rev5 Suppl. 1; Reg. ECE 20 Rev3; Reg. ECE 23 Rev2 Suppl. 15; Reg. ECE 38 Rev2 Suppl. 14; Reg. ECE 98 Rev1 Suppl. 11												
15	7.2(d)	Installazione di dispositivi luminosi	Reg ECE 86 Am3 Suppl. 4		X	X	X	X	X	X	X	I	X	X	
16	7.2(g)	Compatibilità elettromagnetica	Reg. ECE 10 Rev3	Y	X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA	
17	7.2(h)	Segnalatore acustico	Reg. ECE 28 Am3	Y	X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA	
18	7.2(k)	Targa di immatricolazione			X	X	X	X	X	X	X	I	X	X	
19	7.2(k)	Targa regolamentare			X	X	X	X	X	X	X		X	X	
20	7.2(l)	Dimensioni e del rimorchio			X	X	X	X	X	X	X	I	X	X	
21	7.2(l)	Massa massima a pieno carico			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
22	7.2(l)	Massa di zavoratura			X	X	NA	X	X	X	X	I	NA	NA	
23	7.2(n)	strutture protettive posteriori			NA	X	NA								
24	7.2(o)	Protezione laterale			NA	NA	NA	NA	NA	NA	X	NA	X	NA	
25	7.2(p)	Piattaforme di carico			X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA	
26	7.2(q)	Dispositivi di aggancio e di retromarcia;			X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA	

27	7.2(r)	Dispositivi di comando			X	X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
28	7.2(s)	Pneumatici	Reg. ECE 106 Am5 Suppl.6		X	X	X	X	X	X	X	X	NA	X	X
29	7.2(t)	Compatibilità elettromagnetica	Reg. ECE 10 Rev3	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
30	8.2(a)	Dispositivi di protezione in caso di capovolgimento	Codice OCSE 3, 2010		X	NA	NA	X	X	X	X	NA	NA	NA	NA
31	8.2(a)	Dispositivi di protezione in caso di capovolgimento	Codice OCSE 8, 2010		NA	X	NA	NA							
32	8.2(a)	Dispositivi di protezione in caso di capovolgimento (prova statica)	Codice OCSE 4, 2010		X	X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA
33	8.2(a)	Dispositivi di protezione in caso di capovolgimento, montati anteriormente (trattori a carreggiata stretta)	Codice OCSE 6, 2010		X	X	X	NA	NA	NA	X	X	NA	NA	NA
34	8.2(a)	Dispositivi di protezione in caso di capovolgimento, montati posteriormente (trattori a carreggiata stretta)	Codice OCSE 7, 2010		NA	NA	NA	NA	NA	NA	X	NA	NA	NA	NA
35	8.2(b)	Sistema di protezione contro la caduta di oggetti	Codice OCSE 10, 2010		X	X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
36	8.2(c)	Posti passeggeri			X		X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
37	8.2(d)	Livelli sonori			X	X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA

		(interni)													
38	8.2(e)	Sedile del conducente			X	X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
39	8.2(f)	Spazio di manovra, accesso al posto di guida			X		X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
40	8.2(g)	Prese di forza;			X	X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA
41	8.2(i)	protezione degli elementi motori			X	X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA
42	8.2(j)	Ancoraggi delle cinture di sicurezza	Codici OCSE 3, 4, 6, 7, 8; 2010		X	X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA
43	8.2(k)	Cinture di sicurezza			X	X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA
44	8.2(l)	Sistemi di protezione contro la penetrazione di oggetti			X	X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
45	8.2(m)	Sostanze pericolose			X	X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA
46	8.2(n)	Manuale per l'uso			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
47	9.2(a)	Emissioni inquinanti	97/68/CE		X	X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA
48	9.2(b)	Livello sonoro (esterno)	Reg. ECE 51 Rev1 Am4	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA

Legenda :

X = applicabile

I = identico a T a seconda della categoria

Y = i pertinenti atti normativi per i veicoli a motore sono accettati come equivalenti

NA = non applicabile.

MV = le relative direttive per i veicoli a motore ai sensi della direttiva 2007/46/CE possono essere applicate come equivalenti.

## **ALLEGATO II - Limiti per piccole serie e per veicoli di fine serie**

### Parte 1 - Limiti per piccole serie

Il numero di unità di un tipo da immatricolare, mettere in vendita o porre in circolazione in ciascun Stato membro ogni anno non deve essere superiore al valore sottoindicato per la categoria cui appartiene il veicolo in questione.

Categoria	Unità (per ogni tipo)
T	150
C	50
R	75
S	50

### Parte 2 - Limiti per veicoli di fine serie

Il numero massimo di veicoli di uno o più tipi che sono messi in circolazione in ciascun Stato membro, in conformità alla procedura di cui all'articolo 14, non deve superare il 10% del numero di veicoli di tutti i tipi interessati, messi in circolazione durante i 2 anni precedenti nello Stato membro in questione senza tuttavia essere meno di 20.

Una menzione specifica sarà apposta sul certificato di conformità dei veicoli messi in circolazione conformemente a tale procedura.

### **ALLEGATO III – Tabella di corrispondenza**

(di cui all'articolo 56)

Direttiva 2003/37/CE	Il presente regolamento
-	Articolo 1
Articolo 1	Articolo 2
Articolo 2	Articolo 3
Articolo 3	Articoli 10, 11
Articolo 4	Articolo 12
Articolo 5	Articoli 18 – 21
Articolo 6	Articoli 23, 24
Articolo 7	Articoli 31 – 33
Articolo 8 (1)	Articolo 25 (1)
Articolo 8 (2)	Articoli 27, 28, 32
Articolo 9	Articoli 27, 28
Articolo 10	Articolo 32
Articolo 11	Articoli 25, 26
Articolo 12	Articoli 40, 41
Articolo 13	Articoli 5, 12, 16
Articolo 14	Articoli 35 (5)
Articolo 15	Capitolo XII
Articolo 16	Articolo 35 (2)
Articolo 17	Articolo 35 (3)
Articolo 18	Articolo 38
Articolo 19	Articolo 48

Articolo 20	Articolo 49
Articolo 21	Articolo 4 + Capitolo VII
Articolo 22	-
Articolo 23	Articolo 2 (3)
Articolo 24	Articolo 56
-	Articolo 57
Articolo 25	Articolo 58
Articolo 26	-