



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 30.3.2023
COM(2023) 178 final

2023/0090 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato delle macchine mobili non stradali
circolanti su strade pubbliche, che modifica il regolamento (UE) 2019/1020**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SEC(2023) 145 final} - {SWD(2023) 64 final} - {SWD(2023) 65 final} -
{SWD(2023) 66 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

La presente proposta mira a colmare una lacuna nella normativa dell'UE in materia di macchine mobili non stradali. La categoria delle macchine mobili non stradali è ampia e comprende le macchine dotate di un mezzo di propulsione. Tali macchine sono utilizzate regolarmente in alcuni settori o per scopi specifici, ad esempio come attrezzature per l'edilizia, l'agricoltura, il giardinaggio, apparecchiature comunali o la movimentazione di materiali. Molti aspetti tecnici delle macchine mobili non stradali, come la sicurezza, la compatibilità elettromagnetica, le emissioni acustiche durante il funzionamento, le emissioni allo scarico e altri, sono armonizzati a livello di UE. Molte di queste macchine necessitano inoltre occasionalmente di circolare su strade pubbliche, per lo più per spostarsi da un luogo di lavoro a un altro, e sono dunque immesse sul mercato dell'Unione anche con questo scopo. Tuttavia la definizione di prescrizioni, ad esempio in materia di sicurezza, ai soli fini della circolazione delle macchine mobili sulle strade pubbliche resta di competenza esclusiva degli Stati membri.

Il fatto che attualmente esistano diversi regimi normativi nazionali determina costi e oneri amministrativi aggiuntivi per il settore delle macchine mobili non stradali. Da uno studio sui costi e i benefici condotto dalla Commissione europea nel 2019 è risultato che la definizione di prescrizioni uniformi a livello di UE potrebbe aiutare il settore a ottenere un risparmio compreso fra il 18 % e il 22 % sui costi di conformità. Si prevede che, nel corso di un periodo di 10 anni, la presente proposta possa generare risparmi per tutti i portatori di interessi fino a 846 milioni di EUR. Dal momento che i costi amministrativi si stimano pari al 4 % del totale, il **relativo risparmio** complessivo calcolato ammonta a **3,38 milioni di EUR all'anno**. In particolare, la necessità di progettare, provare e fabbricare tali macchine in conformità alle diverse prescrizioni nazionali in materia di circolazione stradale determina costi aggiuntivi per i fabbricanti. L'assenza di armonizzazione ritarda l'introduzione di prodotti nuovi nell'UE e costituisce una barriera all'ingresso (in particolare per le piccole e medie imprese (PMI)). Ostacola inoltre la circolazione delle macchine mobili nell'UE. La presente proposta intende affrontare questa situazione stabilendo norme armonizzate per le macchine mobili non stradali, al fine di rafforzare il mercato unico e garantire al contempo un livello elevato di sicurezza stradale.

• **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

Per molti anni diversi aspetti delle macchine mobili non stradali sono stati oggetto di armonizzazione a livello di UE, come i requisiti essenziali di sicurezza e di tutela della salute relativi alla progettazione e alla costruzione delle macchine (direttiva 2006/42/CE)¹, le emissioni di inquinanti delle macchine mobili non stradali (regolamento (UE) 2016/1628)², le

¹ Direttiva 2006/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006, relativa alle macchine.

² Regolamento (UE) 2016/1628 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 settembre 2016, relativo alle prescrizioni in materia di limiti di emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante e di omologazione per i motori a combustione interna destinati alle macchine mobili non stradali.

emissioni acustiche di alcuni tipi di macchine (direttiva 2000/14/CE)³ e le perturbazioni elettromagnetiche da esse causate (direttiva 2014/30/CE)⁴.

La direttiva 2006/42/CE relativa alle macchine costituisce la base normativa principale per la libera circolazione delle macchine mobili non stradali nel mercato unico. Essa stabilisce l'obbligo di conformità ai requisiti essenziali di sicurezza e di tutela della salute di cui al relativo allegato I per le macchine mobili immesse sul mercato unico. Tali requisiti riguardano aspetti della funzione di spostamento fuori strada delle macchine mobili come il rallentamento, l'arresto, la frenata, i posti a sedere, i sistemi di ritenuta ecc. Tuttavia i requisiti essenziali di sicurezza e di tutela della salute stabiliti nella direttiva relativa alle macchine sono pensati unicamente per affrontare l'aspetto della sicurezza sul lavoro (ossia quando la macchina è operativa sul lavoro) e non quello della sicurezza relativa alla circolazione sulle strade pubbliche⁵.

Molti aspetti della sicurezza tecnica dei veicoli, comprese le prescrizioni in materia di circolazione stradale, sono armonizzati a livello di UE mediante la normativa sull'omologazione dei veicoli, come il regolamento (UE) 2018/858 relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi o il regolamento (UE) n. 167/2013 relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli agricoli e forestali. Tali atti legislativi non hanno tuttavia ad oggetto le macchine mobili semoventi non stradali.

La proposta segue, per quanto possibile, l'approccio e la struttura del quadro di omologazione UE per i veicoli a motore (regolamento (UE) 2018/858)⁶ e i veicoli agricoli e forestali (regolamento (UE) n. 167/2013)⁷, al fine di incrementare il più possibile la coerenza con la normativa vigente in materia di veicoli. Per quanto riguarda le prescrizioni tecniche e le disposizioni amministrative, la proposta si basa strettamente sul regolamento (UE) n. 167/2013. Per quanto concerne invece la vigilanza del mercato, la proposta prevede disposizioni simili a quelle contenute nel regolamento (UE) 2018/858, a loro volta basate sul nuovo quadro legislativo⁸. Similmente, la proposta introduce anche un forum per lo scambio

³ Direttiva 2000/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 maggio 2000, sul ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri concernenti l'emissione acustica ambientale delle macchine ed attrezzature destinate a funzionare all'aperto.

⁴ Direttiva 2014/30/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, concernente l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alla compatibilità elettromagnetica.

⁵ Il 21 aprile 2021 la Commissione ha adottato una proposta di nuovo regolamento sui prodotti macchina a sostituzione dell'attuale direttiva relativa alle macchine. Analogamente alla direttiva vigente, il regolamento proposto non riguarderà gli aspetti della sicurezza relativi alla circolazione delle macchine mobili sulle strade pubbliche. Sono in corso i negoziati interistituzionali sulla proposta di regolamento. La proposta è disponibile al seguente indirizzo: <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/45508?locale=it>.

⁶ Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1).

⁷ Regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 febbraio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli agricoli e forestali (GU L 60 del 2.3.2013, pag. 1).

⁸ Nel 2008 è stato adottato un nuovo quadro legislativo al fine di migliorare il mercato unico delle merci e rafforzare le condizioni per l'immissione sul mercato dell'UE di un'ampia varietà di prodotti. Tale pacchetto di misure mira a migliorare la vigilanza del mercato e ad aumentare la qualità delle valutazioni della conformità. Il quadro chiarisce inoltre l'uso della marcatura CE e istituisce un

di informazioni sull'applicazione delle disposizioni, al fine di sostenere le autorità nazionali nell'applicazione e nel controllo del rispetto delle prescrizioni di cui al presente regolamento in modo uniforme nell'Unione. In questo modo è possibile garantire una situazione di parità di condizioni ed evitare che nell'Unione trovino applicazione pratiche diverse.

La proposta non pregiudica l'applicabilità della normativa dell'Unione in materia di macchine mobili non stradali ed è complementare, tra l'altro, alla normativa dell'Unione in materia di:

- (a) requisiti essenziali di sicurezza e di tutela della salute relativi alla progettazione e alla costruzione delle macchine, come da direttiva 2006/42/CE;
- (b) emissioni di inquinanti delle macchine non stradali, come da regolamento (UE) 2016/1628;
- (c) emissioni acustiche, come da direttiva 2000/14/CE;
- (d) compatibilità elettromagnetica, come da direttiva 2014/30/UE o 2014/53/UE.

• **Coerenza con altre politiche dell'UE**

La presente iniziativa è coerente con i quadri legislativi vigenti in materia di normativa di armonizzazione dell'UE e ad essi complementare, in particolare per quanto concerne il quadro sull'omologazione e la vigilanza del mercato dei veicoli e il nuovo quadro legislativo, come già indicato.

L'iniziativa contribuisce inoltre all'attuazione delle strategie normative dell'UE in materia di mercato unico e della strategia industriale dell'UE. Essa semplificherà le prescrizioni normative rivolte ai fabbricanti delle macchine mobili non stradali in linea con la comunicazione della Commissione *Aggiornare e semplificare l'acquis comunitario*⁹, in cui il sistema di omologazione dei veicoli a motore è stato indicato come un settore prioritario per la semplificazione della normativa comunitaria. La presente iniziativa riguarda infatti una delle ultime categorie di veicoli per la circolazione stradale rimaste. Questa iniziativa si inserisce anche nell'ambito degli sforzi intesi ad accelerare la trasformazione verde e digitale dell'industria dell'UE, come auspicato nell'ambito dell'aggiornamento della strategia industriale del maggio 2021¹⁰.

Infine, la proposta contribuisce al conseguimento dell'obiettivo dell'UE di rendere le strade più sicure, come indicato in particolare nel documento di lavoro dei servizi della Commissione *Next steps towards "Vision Zero": EU road safety policy framework 2021-2030*¹¹, adottato dalla Commissione nel maggio del 2018 nell'ambito del pacchetto "L'Europa in movimento". In esso sono esposte le modalità con cui la politica dell'UE sulla sicurezza stradale si traduce in azioni.

pacchetto di misure da adoperarsi nell'ambito della normativa sui prodotti (https://ec.europa.eu/growth/single-market/goods/new-legislative-framework_en).

⁹ Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, dell'11 febbraio 2003, *Aggiornare e semplificare l'acquis comunitario* (COM(2003) 71 definitivo) (<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2003:0071:FIN:it:PDF>).

¹⁰ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni *Aggiornamento della nuova strategia industriale 2020: costruire un mercato unico più forte per la ripresa dell'Europa* (COM(2021) 350 final) (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=COM:2021:350:FIN>).

¹¹ Documento di lavoro dei servizi della Commissione (SWD(2019) 283 final) (<https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>).

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

La base giuridica della proposta è costituita dall'articolo 114 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

- **Sussidiarietà**

La proposta instaura un quadro normativo armonizzato per le macchine mobili non stradali inteso a sostituire, dopo un periodo transitorio, i diversi regimi normativi attualmente in vigore negli Stati membri. Essa mira a migliorare il funzionamento del mercato unico, garantendo al contempo un livello elevato di sicurezza stradale. I diversi regimi normativi degli Stati membri hanno dato origine a discrepanze nel mercato unico, costituiscono un onere economico e amministrativo e ostacolano la libera circolazione delle macchine mobili non stradali. Armonizzare le norme in materia di sicurezza per la circolazione stradale delle macchine mobili non stradali e garantire la libera circolazione di queste ultime per quanto riguarda tali aspetti sono azioni possibili solo a livello di UE.

In assenza di un'azione dell'UE, il mercato unico rimarrà frammentato e nell'Unione le prescrizioni in materia di circolazione stradale delle macchine mobili saranno sempre più divergenti.

L'unico modo per ottenere un mercato unico più equo e profondo per il settore è istituire un quadro per l'omologazione UE delle macchine mobili e un quadro corrispondente per la vigilanza del mercato. Con le legislazioni nazionali non si potrebbero ottenere tali risultati a un livello simile. I diversi approcci a livello nazionale creano infatti barriere all'ingresso per i fabbricanti che si trovano in uno Stato membro e desiderano esportare in altri Stati membri. Questi devono infatti adattare i loro prodotti alle prescrizioni nazionali specifiche di ciascuno Stato membro e sostenere i relativi costi normativi.

- **Proporzionalità**

La proposta rispetta il principio di proporzionalità, poiché si limita a quanto necessario per il conseguimento dell'obiettivo di garantire il buon funzionamento del mercato unico e al tempo stesso un livello elevato di sicurezza sulle strade pubbliche.

Pur con alcuni adeguamenti, la proposta segue la logica del quadro consolidato per l'omologazione dei veicoli a motore e dei veicoli agricoli e forestali sopra indicato. Tale quadro di riferimento si è dimostrato appropriato a stimolare un mercato unico per questi veicoli. Mantenendo un livello elevato di similitudine tra la proposta e il quadro per l'omologazione UE dei veicoli a motore si ridurranno gli oneri amministrativi connessi all'attuazione dell'atto. Laddove possibile e debitamente giustificato, il quadro è stato semplificato per riflettere il fatto che diversi aspetti della sicurezza di tali macchine sono già disciplinati dalle prescrizioni sui requisiti essenziali di sicurezza e di tutela della salute stabiliti all'allegato I della direttiva relativa alle macchine.

- **Scelta dell'atto giuridico**

L'uso di un regolamento è considerato appropriato e necessario in quanto è in grado di garantire l'applicazione diretta e armonizzata delle procedure e delle prescrizioni in esso contenute. Una direttiva, con le relative prescrizioni per il recepimento, rischia di essere notevolmente dispendiosa in termini di risorse delle amministrazioni nazionali, senza apportare alcun valore aggiunto a livello di sicurezza stradale. La natura tecnica e dettagliata dell'armonizzazione, nonché il frequente adeguamento al progresso tecnico, limitano le

opportunità concrete per le amministrazioni nazionali di derogare alle disposizioni della presente proposta.

La proposta è in linea con l'approccio a più livelli già introdotto nel quadro di omologazione UE per i veicoli a motore. Tale approccio prevede un iter legislativo in tre tappe:

- le disposizioni fondamentali e l'ambito di applicazione sono stabiliti dal Parlamento europeo e dal Consiglio in un regolamento fondato sull'articolo 114 TFUE, secondo la procedura legislativa ordinaria;
- le specifiche tecniche dettagliate basate sulle disposizioni fondamentali saranno stabilite all'interno di atti delegati adottati dalla Commissione conformemente all'articolo 290 TFUE; e
- la Commissione adotterà atti di esecuzione con cui saranno stabilite le disposizioni amministrative, come il modello per la scheda informativa e il certificato di omologazione, il certificato di conformità ecc., conformemente all'articolo 291 TFUE.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

• Consultazioni dei portatori di interessi

Numerose sono state anche le consultazioni sulla tematica in oggetto, indicate qui di seguito.

2016: indagini svolte con il contributo di 35 portatori di interessi ai fini di uno studio sull'armonizzazione a livello di UE delle prescrizioni in materia di circolazione stradale delle macchine mobili non stradali¹²;

2017: ricevimento dei commenti relativi alla valutazione d'impatto iniziale¹³ e workshop per raccogliere le opinioni delle autorità nazionali (ministeri dei Trasporti) sulle possibili future opzioni;

2018: secondo workshop per intavolare una discussione più approfondita circa l'opzione strategica prescelta e avviare un dibattito sulle prescrizioni tecniche¹⁴;

2019: indagini svolte con il contributo di 90 portatori di interessi per uno studio sui costi e i benefici¹⁵; consultazione mirata per gli Stati membri in 23 lingue dell'UE effettuata tra il maggio e il settembre 2019 mediante EUSurvey¹⁶; workshop organizzato nel dicembre 2019

¹² Study on the EU harmonisation of the requirements for the road circulation of mobile machinery, ECORYS, 2016. Consultabile all'indirizzo: https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/mechanical-engineering/mobile-machinery_en.

¹³ Consultabile all'indirizzo: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1198-Road-circulation-requirements-for-mobile-machinery_it.

¹⁴ I documenti di lavoro sono consultabili nella sezione biblioteca del gruppo di interesse CIRCABC "Nuova iniziativa legislativa - Prescrizioni per l'omologazione delle macchine mobili non stradali per la circolazione stradale".

¹⁵ Cost-benefit analysis study for impact assessment on road circulation of non road mobile machinery, PPMI, 2019. Consultabile all'indirizzo: <https://op.europa.eu/it/publication-detail/-/publication/c0d598e2-17d8-11ea-8c1f-01aa75ed71a1> (solo in inglese).

¹⁶ Documento di lavoro NRMM-2019.03 MS Targeted Consultation Feedback, in cui sono sintetizzate le conclusioni della consultazione mirata effettuata dalla Commissione sulle differenze tra i sistemi di omologazione degli Stati membri per la circolazione stradale delle macchine mobili non stradali. Il documento è consultabile nella sezione biblioteca del gruppo di interesse CIRCABC "Nuova iniziativa

per autorità, servizi tecnici, organismi notificati e organizzazioni di portatori di interessi degli Stati membri su scala europea, al fine di diffondere i risultati dello studio sui costi e i benefici e della consultazione mirata, oltre che per discutere ulteriormente le opzioni strategiche, l'ambito di applicazione e le prescrizioni tecniche¹⁷;

2020: consultazione pubblica svolta in 23 lingue dell'UE mediante EUSurvey, avviata e aperta per 12 settimane fra il novembre 2020 e il febbraio 2021¹⁸;

2021: workshop che ha coinvolto tutti i principali portatori di interessi, per informare sulle conclusioni più importanti della consultazione pubblica e compiere progressi in relazione alle opzioni strategiche, all'ambito di applicazione e alle prescrizioni tecniche¹⁹;

2022: workshop che ha coinvolto tutti i principali portatori di interessi, per condividere e raccogliere i commenti sulle caratteristiche più importanti della proposta legislativa in materia di omologazione delle macchine mobili non stradali per la circolazione stradale, in fase di preparazione²⁰.

Sono state inoltre organizzate varie riunioni bilaterali con i portatori di interessi, al fine di effettuare un'analisi più approfondita di alcuni aspetti della proposta.

Di seguito è riportato un confronto tra le opinioni dei portatori di interessi in merito alle opzioni strategiche (maggioranza delle opinioni).

Opzione strategica	Autorità di omologazione degli Stati membri per la circolazione stradale	Fabbricanti e distributori	Compagnie di noleggio e utilizzatori finali	Servizi tecnici
OS 0: riferimento	-	-	-	-
OS 1a: omologazione	-	-	-	Prescelta
OS 1b: omologazione semplificata	Prescelta	Prescelta	Prescelta	-
OS 2: marcatura CE	-	-	-	-
Direttiva	-	-	-	-
Regolamento	Prescelta	Prescelta	Prescelta	Prescelta
Obbligatoria	Prescelta, inizialmente facoltativa e successivamente obbligatoria	-	-	Prescelta
Facoltativa		Prescelta	Prescelta	-

legislativa - Prescrizioni per l'omologazione delle macchine mobili non stradali per la circolazione stradale".

¹⁷ Documenti di lavoro come *NRMM-2019.07 Draft Minutes Workshop NRMM 9 Dec 2019 rev1*, in cui è sintetizzato il dibattito con i portatori di interessi, sono consultabili nella sezione biblioteca del gruppo di interesse CIRCABC "Nuova iniziativa legislativa - Prescrizioni per l'omologazione delle macchine mobili non stradali per la circolazione stradale".

¹⁸ L'esito della consultazione pubblica è visionabile all'indirizzo seguente: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1198-Road-circulation-requirements-for-mobile-machinery/public-consultation_it.

¹⁹ Documenti di lavoro come *NRMM-2021.05 Draft Minutes Workshop NRMM 6 May 2021*, in cui è sintetizzato il dibattito con i portatori di interessi, sono consultabili nella sezione biblioteca del gruppo di interesse CIRCABC "Nuova iniziativa legislativa - Prescrizioni per l'omologazione delle macchine mobili non stradali per la circolazione stradale".

²⁰ Il documento di lavoro *NRMM-2022.02 220608 Presentation Workshop NRMM 08.06* è consultabile nella sezione biblioteca del gruppo di interesse CIRCABC "Nuova iniziativa legislativa - Prescrizioni per l'omologazione delle macchine mobili non stradali per la circolazione stradale".

Opzione strategica	Autorità di omologazione degli Stati membri per la circolazione stradale	Fabbricanti e distributori	Compagnie di noleggio e utilizzatori finali	Servizi tecnici
Avente ad oggetto macchine semoventi e trainate	-	Prescelta	-	-
Avente ad oggetto solo macchine semoventi	Prescelta	-	Prescelta	-
Senza limite massimo di velocità di progetto		Prescelta	-	-
Limite massimo di velocità di progetto di 40 km/h	Prescelta	-	Prescelta	-

• Valutazione d'impatto

La presente proposta è sostenuta da una valutazione d'impatto. Ulteriori informazioni sono reperibili all'indirizzo seguente: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1198-Road-circulation-requirements-for-mobile-machinery_it.

Di seguito sono espone le opzioni strategiche considerate.

- Opzione 0: riferimento. Nessuna azione.
- Opzione 1: omologazione UE delle macchine mobili nella loro interezza rilasciata dalle autorità degli Stati membri (approccio vecchio). Questa opzione strategica segue i principi della legislazione dell'UE in materia di veicoli, in cui sono integrate le specifiche tecniche e le prescrizioni generali da rispettare.
 - 1.a: omologazione. Per la maggior parte dei componenti, dei sistemi e delle entità tecniche indipendenti, l'omologazione per la circolazione stradale coinvolgerebbe un soggetto terzo.
 - 1.b: omologazione semplificata. Per i componenti, i sistemi e le entità tecniche indipendenti più importanti ai fini della sicurezza stradale, la valutazione della conformità coinvolgerebbe un soggetto terzo (organismo indipendente autorizzato). Per i componenti, i sistemi e le entità tecniche indipendenti meno importanti ai fini della sicurezza stradale, la valutazione della conformità si baserebbe relazioni o autocertificazioni fornite dal fabbricante.
- Opzione 2: marcatura CE apposta dal fabbricante per le macchine mobili nella loro interezza (nuovo approccio). Questa opzione strategica segue i principi della nuova legislazione dell'UE in materia di macchine mobili non stradali (ad esempio la direttiva relativa alle macchine), in cui sono inclusi solo i requisiti essenziali di sicurezza e non le specifiche tecniche dettagliate.

In linea di principio, tutte le opzioni sono attuabili tanto mediante una direttiva che per mezzo di un regolamento.

Sono stati oggetto di valutazione anche gli aspetti seguenti della normativa: i) il fatto di renderla obbligatoria (a sostituzione delle 27 normative nazionali vigenti) o facoltativa (in alternativa alle 27 normative nazionali vigenti); ii) l'eventuale inclusione dell'attrezzatura trainata nell'ambito di applicazione; e iii) l'eventuale limitazione dell'ambito di applicazione alle macchine mobili non stradali aventi un limite massimo di velocità di progetto di 40 km/h.

L'opzione strategica prescelta è la 1.b (omologazione semplificata), obbligatoria (dopo un periodo transitorio), avente ad oggetto solo le macchine semoventi (non trainate) con un limite massimo di velocità di progetto di 40 km/h, in forma di regolamento.

Il sistema di homologazione che stabilisce le specifiche tecniche nella normativa è il quadro in materia di sicurezza stradale dell'UE, ampiamente accettato e affidabile. Affinché sia proporzionato e tenga conto delle caratteristiche delle macchine mobili non stradali (bassa frequenza di circolazione), il quadro dovrebbe essere semplificato. Si ritiene che la scelta più opportuna sia quella dell'obbligatorietà al termine di un periodo transitorio durante il quale i fabbricanti avranno la possibilità di scegliere se richiedere l'omologazione UE (e beneficiare della libera circolazione) o l'omologazione nazionale (valida solo nel paese che la rilascia).

Le norme avrebbero ad oggetto solo le macchine semoventi, dato che la grande maggioranza dell'attrezzatura trainata può già essere omologata nell'ambito di altre categorie di veicoli. Le macchine contemplate dal regolamento avrebbero un limite massimo di velocità di progetto fissato a 40 km/h. Non si ritiene necessario né appropriato per questo tipo di macchine stabilire un limite più elevato. In linea di principio, infatti, i fabbricanti di veicoli più veloci possono optare per le procedure di homologazione attualmente disponibili per le altre categorie di veicoli.

Dal momento che le emissioni acustiche della maggior parte delle macchine mobili non stradali in questione sono già disciplinate dalla direttiva 2000/14/CE²¹, che le macchine mobili non stradali rappresentano una percentuale molto bassa dei veicoli che circolano sulle strade dell'UE e che, ai sensi della proposta, la loro velocità massima di progetto sarà fissata a 40 km/h, non appare necessario prevedere requisiti acustici specifici in aggiunta a quelli già esistenti.

Infine, dal momento che le prescrizioni tecniche saranno molto dettagliate e non lasceranno agli Stati membri quasi nessun margine di discrezionalità all'atto del recepimento, si preferisce lo strumento del regolamento.

La politica armonizzata in materia di homologazione semplificata per la circolazione stradale implicherà, per i portatori di interessi coinvolti, quanto segue.

- Fabbricanti e distributori: i) saranno agevolati nell'accesso al mercato; ii) non subiranno ritardi dovuti alla coesistenza di diverse homologazioni nei paesi dell'UE; iii) beneficeranno della riduzione di un quinto dei costi di conformità; iv) aumenteranno la propria competitività all'interno e all'esterno dell'UE.
- Compagnie di noleggio e utilizzatori finali: i) beneficeranno della riduzione di un quinto dei costi di conformità; ii) utilizzeranno e rivenderanno agevolmente le macchine tra le frontiere interne dell'UE; iii) potranno scegliere tra una gamma più ampia di macchine mobili non stradali; iv) avranno accesso a modelli più innovativi.
- Autorità degli Stati membri: dovranno adattarsi ai nuovi sistemi, la qual cosa non è comunque percepita dalle autorità interessate come un problema o un onere significativo.

²¹ Direttiva 2000/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 maggio 2000, sul ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri concernenti l'emissione acustica ambientale delle macchine ed attrezzature destinate a funzionare all'aperto.

- Servizi tecnici: dovranno adattarsi al nuovo sistema e vedranno un incremento del carico di lavoro e delle entrate. Tale incremento potrebbe essere tuttavia attenuato dalla probabile diminuzione del numero di omologazioni dovuta al fatto che i fabbricanti dovranno richiederle in un solo paese dell'UE.
- Utenti della strada: beneficeranno di norme armonizzate che garantiscono un livello elevato di sicurezza stradale nell'UE.

I benefici totali per gli operatori economici sono i seguenti: risparmi netti stimati in 846 milioni di EUR nell'arco di 10 anni, di cui 502 milioni di EUR per i fabbricanti e i distributori e 344 milioni di EUR per le compagnie di noleggio e gli utilizzatori finali. L'aumento del fatturato per i servizi tecnici è parzialmente controbilanciato da una riduzione delle omologazioni totali.

I costi stimati per i fabbricanti, i distributori, le compagnie di noleggio e gli utilizzatori finali sono di gran lunga compensati dai risparmi previsti. La stima dei risparmi netti è riportata sopra.

Nel settore delle macchine mobili non stradali, il 98 % delle imprese sono PMI, che rappresentano il 18 % delle entrate e il 30 % dell'occupazione. Molte di queste sono forti esportatrici e beneficeranno in maniera significativa della semplificazione delle norme a livello di UE. Le altre potranno continuare ad applicare le norme nazionali. I risparmi netti stimati per le PMI ammontano a 152 milioni di EUR nell'arco di 10 anni.

Si prevede che una maggiore sicurezza stradale nell'UE apporterà benefici sociali.

Il 10 dicembre 2021 il comitato per il controllo normativo ha emesso un parere a seguito del quale la valutazione d'impatto è stata riveduta come segue:

Raccomandazioni del comitato	Revisioni apportate
B) Sintesi delle conclusioni	
1) La relazione non spiega in maniera esaustiva il motivo per cui il riconoscimento reciproco non funziona in questo settore e il motivo per cui la promozione del rispetto del principio del riconoscimento reciproco non rientra tra le opzioni strategiche.	La sezione 2, relativa alla descrizione del problema, tratta ora con maggiori dettagli il motivo per cui il riconoscimento reciproco non funziona nel settore delle macchine mobili non stradali, nonostante si tratti di un settore di regolamentazione tecnica non oggetto di armonizzazione dell'UE. Inoltre, l'analisi del motivo per cui il riconoscimento reciproco non funziona e non funzionerebbe in futuro è stata ulteriormente approfondita nelle sezioni 5.1 e 5.3, che spiegano la ragione per cui è stata scartata l'opzione strategica intesa a promuovere l'attuazione pratica di tale principio.
2) La relazione non fornisce prove convincenti del fatto che la mancanza di norme armonizzate determini un numero maggiore di incidenti con macchine mobili non stradali coinvolte. Essa non spiega il motivo per cui l'iniziativa mira alla definizione di prescrizioni e	Nella sezione 7 è spiegato meglio il motivo per cui le prescrizioni armonizzate probabilmente aumenterebbero il livello della sicurezza stradale delle macchine mobili non stradali nell'UE, nonché la ragione per cui la sicurezza stradale necessita di prescrizioni e soluzioni tecniche comuni e non solo di requisiti sufficientemente elevati. Tale osservazione va a sostegno dell'opzione prescelta, in quanto uno dei principali fattori determinanti è costituito dal maggiore livello di sicurezza stradale che implica. La valutazione delle opzioni, nella sezione 6, spiega le modalità con

soluzioni tecniche uniformi per la sicurezza stradale.	cui la presente iniziativa contribuirà nello specifico alla sicurezza stradale e stabilisce per tutte le opzioni l'eventuale idoneità al conseguimento degli obiettivi. La sezione 4 sugli obiettivi specifici tratta dei limiti della sicurezza stradale in quanto obiettivo della nuova politica e le modalità con cui, nonostante ciò, quest'ultima potrebbe essere rafforzata con l'adozione della politica proposta.
3) La relazione non è chiara in merito alla metodologia adoperata per stimare i costi e i risparmi, non essendo illustrata l'affidabilità e la solidità dei dati concreti su cui si basa.	La sezione 2, relativa alla descrizione del problema, fornisce ora una panoramica chiara dei diversi tipi di costi, descrivendo più dettagliatamente i costi sostenuti da ciascuno dei gruppi interessati (fabbricanti, distributori, compagnie di noleggio, utilizzatori finali e autorità). Nella sezione 2 sono anche illustrate le modalità con cui sono stati stimati i costi indiretti e valutato se questi siano realistici o rischino di essere esagerati, specificando a quali costi e risparmi corrispondono. Ulteriori chiarimenti sulla metodologia adoperata per la stima dei costi e dei risparmi, sulle fonti di informazione e sulle principali ipotesi sono stati aggiunti nelle sezioni 2 e 6, nonché nel presente allegato 1, in cui è stata valutata l'affidabilità delle stime e le possibili incertezze che influiscono sui dati concreti su cui si basano.
4) Non è chiaro il motivo per cui, nell'ambito delle opzioni strategiche principali, la relazione non valuta gli elementi di progettazione aggiuntivi. Essa non spiega in che misura la valutazione degli impatti e la scelta dell'opzione prescelta cambierebbero se tali elementi fossero presi in considerazione nell'analisi.	Nella sezione 6 la relazione offre una spiegazione del perché gli elementi di progettazione aggiuntivi che interessano l'obbligatorietà e l'ambito di applicazione delle norme armonizzate siano valutati separatamente rispetto alle opzioni strategiche principali. Nella sezione 7 sono inoltre calcolati gli impatti derivanti dalle decisioni prese in merito a tali elementi. In particolare, nella sezione 7 della relazione viene considerato come gli impatti stimati cambierebbero se le norme a livello di UE e le norme nazionali coesistessero o se l'ambito di applicazione fosse limitato. Il documento chiarisce inoltre che la scelta dell'opzione prescelta non cambierebbe alla luce di tali elementi di progettazione specifici. I costi e i benefici indicati nella tabella standardizzata di cui all'allegato 3 sono stati modificati per includere gli elementi di progettazione aggiuntivi che costituiscono parte dell'opzione prescelta.
C) Cosa migliorare	
1) Riconoscimento reciproco	Nella sezione 2, relativa alla descrizione del problema, è illustrato in maggiore dettaglio il motivo per cui il riconoscimento reciproco non funziona nel settore delle macchine mobili, sebbene si tratti di un settore di regolamentazione tecnica non soggetto all'armonizzazione a livello di UE, nonché il motivo per cui, di conseguenza, manca un'opzione strategica intesa a promuovere l'attuazione pratica del principio del riconoscimento reciproco.
2) La descrizione del problema dovrebbe fornire una panoramica chiara dei diversi tipi di costi.	Nella sezione 2, relativa alla descrizione del problema, sono illustrati in maggiore dettaglio i costi sostenuti dai fabbricanti a causa dei ritardi nell'ingresso nel mercato, che sono separati in modo chiaro dai costi diretti, e le modalità con cui questi costi sono stimati per ciascuno dei gruppi interessati (fabbricanti, distributori, utilizzatori, compagnie di noleggio e autorità). Gli allegati 1 e 4 contengono maggiori informazioni sulle limitazioni relative ai dati e sui metodi di calcolo.
3) Il motivo delle prescrizioni armonizzate	Nella sezione 6 è illustrato il motivo per cui le prescrizioni armonizzate probabilmente aumenterebbero il livello della sicurezza stradale delle macchine mobili nell'UE, nonché il motivo

	per cui la sicurezza stradale necessita di prescrizioni e soluzioni tecniche comuni e non solo di requisiti sufficientemente elevati.
4) La sicurezza stradale come obiettivo secondario	Nella sezione 4 è spiegato chiaramente che la sicurezza stradale è un obiettivo secondario e non fa parte degli obiettivi specifici principali. La sezione 6 chiarisce il modo in cui la presente iniziativa contribuirà nello specifico alla sicurezza stradale, nonché le modalità e la misura in cui con le varie opzioni sarà possibile conseguire gli obiettivi prefissati.
5) La nuova politica e la normativa di esecuzione	La sezione 8 chiarisce quanto viene deciso attualmente, sulla base della valutazione d'impatto, e quanto sarà deciso in seguito mediante la normativa di esecuzione.
6) Metodologia utilizzata per la quantificazione dei costi e dei risparmi	Nella sezione 6 sono illustrate le fonti di informazione e le ipotesi principali, con maggiori dettagli negli allegati 1 e 4, ed è valutata l'affidabilità delle stime e le possibili incertezze che influiscono sui dati concreti su cui queste sono basate.
7) Valutazione degli elementi di progettazione aggiuntivi	Nella sezione 6 viene spiegato il motivo per cui gli elementi di progettazione aggiuntivi che interessano l'ambito di applicazione e l'adozione delle norme armonizzate sono valutati separatamente rispetto all'analisi delle opzioni strategiche principali e considerato come cambierebbero gli impatti in base alle decisioni prese in merito a tali elementi. La tabella sui costi e i benefici di cui all'allegato 4 include gli elementi di progettazione aggiuntivi che rientrano nell'opzione prescelta.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Gli Stati membri dovranno sostenere alcuni costi di adattamento per adeguarsi al nuovo regolamento. Tuttavia, dal momento che gestiscono già diversi quadri per l'omologazione di altri veicoli, dispongono della struttura e dei servizi tecnici utili alla gestione del presente regolamento aggiuntivo, che non costituisce dunque un onere significativo.

La presente iniziativa non incide sul bilancio dell'UE.

5. ALTRI ELEMENTI

• Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione

Una volta attuata l'opzione strategica prescelta, è necessario che i relativi impatti effettivi siano monitorati e confrontati con gli obiettivi e gli impatti attesi. Un gruppo di esperti della Commissione si riunirà periodicamente e riunirà le competenze del settore delle macchine mobili, al fine di analizzare l'applicabilità e l'attuazione del presente regolamento in tutti i paesi dell'UE.

Si propone di raccogliere le informazioni necessarie in base almeno agli indicatori seguenti:

- numero di omologazioni UE rilasciate per nuove macchine mobili non stradali in ciascuno Stato membro;
- numero di omologazioni nazionali rilasciate per nuove macchine mobili in ciascuno Stato membro rispetto alla media delle omologazioni nazionali rilasciate negli ultimi cinque anni civili precedenti l'entrata in applicazione del nuovo regolamento;
- segnalazioni di incidenti stradali che coinvolgono macchine mobili da parte degli Stati membri;

- costi di conformità diretti derivanti dall'omologazione UE per ciascun nuovo tipo di macchina (questo indicatore può essere valutato solo con un procedimento basato su un'indagine svolta nell'ambito dello studio sulla valutazione d'impatto; svolgendo di nuovo tale indagine dopo la piena attuazione della nuova normativa è possibile ottenere un dato comparativo); e
- risparmi sui costi indiretti derivanti dall'omologazione UE per ciascun nuovo tipo di macchina (ritardi del mercato): con un procedimento basato su un'indagine svolta dopo la piena attuazione delle nuove disposizioni.

Il nuovo regolamento dovrebbe essere valutato entro cinque anni dalla sua entrata in applicazione.

• **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

Per quanto possibile, la proposta ricalca la struttura del regolamento (UE) n. 167/2013. L'atto proposto riguarda una materia d'interesse per lo Spazio economico europeo (SEE) e andrebbe quindi esteso a quest'ultimo.

CAPO I

In questo capo è indicato lo scopo della proposta, che è quello di:

- fissare le prescrizioni tecniche per la sicurezza stradale delle macchine mobili non stradali che rientrano nell'ambito di applicazione della proposta e le disposizioni amministrative per l'omologazione UE di tali macchine; e
- stabilire le norme e le procedure per la vigilanza del mercato delle macchine mobili non stradali che rientrano nell'ambito di applicazione dell'omologazione UE conformemente alla presente proposta.

Vi è altresì stabilito l'ambito di applicazione della proposta che è quello delle macchine mobili non stradali immesse sul mercato dell'UE, e vi sono indicate le eccezioni specifiche. Questo capo prevede, ad esempio, che la proposta non si applichi alle omologazioni individuali, a qualsivoglia veicolo rientrante nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 167/2013, (UE) n. 168/2013 o (UE) 2018/858 o alle macchine non stradali con velocità massima di progetto superiore a 40 km/h.

Infine, il capo reca, all'articolo 3, le definizioni dei termini usati nella proposta.

CAPO II

In questo capo sono stabiliti gli obblighi degli Stati membri, delle autorità di omologazione e degli operatori economici (fabbricanti, rappresentanti dei fabbricanti, importatori e distributori).

In particolare vi è fissato l'obbligo per gli Stati membri:

- di autorizzare l'immissione sul mercato, l'immatricolazione o l'entrata in circolazione delle sole macchine mobili non stradali conformi alle prescrizioni della proposta; e
- di organizzare e svolgere attività di vigilanza del mercato e controlli delle macchine mobili non stradali che entrano nel mercato conformemente ai capi IV, V e VII del regolamento (UE) 2019/1020.

I fabbricanti sono tenuti a garantire che siano immesse sul mercato unicamente macchine non stradali conformi.

In questo capo sono altresì contenute le prescrizioni tecniche per la sicurezza stradale delle macchine mobili non stradali. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati al fine di specificare le prescrizioni tecniche dettagliate, le procedure e le prove.

Infine, il capo include una disposizione generale che prevede la messa a disposizione, la messa in circolazione o l'immatricolazione delle macchine mobili non stradali solo se conformi.

CAPI DA III A VIII

Questi capi contengono disposizioni in merito alla procedura di omologazione UE e a questioni ad essa relative come il certificato di omologazione UE, il certificato di conformità e la marcatura.

Più precisamente, include disposizioni relative a quanto segue: i) la domanda e il fascicolo informativo da presentare; ii) le modalità e le tempistiche con cui l'autorità di omologazione è tenuta a rilasciare l'omologazione; iii) il certificato di omologazione UE e le relative modifiche, ove necessarie; iv) le procedure di dimostrazione della conformità alle prescrizioni tecniche; v) la validità delle omologazioni UE; e vi) l'obbligo di rilascio di un certificato di conformità e di apposizione della targhetta regolamentare con la marcatura.

CAPO IX

Questo capo contiene disposizioni relative alla vigilanza del mercato dell'UE, ai controlli delle macchine non stradali che entrano nel mercato dell'UE e alle procedure di salvaguardia dell'UE. Integra le disposizioni della decisione n. 768/2008/CE e contiene rinvii al recente regolamento sulla vigilanza del mercato (regolamento (UE) 2019/1020).

CAPO X

Questo capo prevede l'obbligo per il fabbricante di fornire informazioni tecniche coerenti con i dati omologati dall'autorità di omologazione.

CAPO XI

In questo capo sono stabilite le prescrizioni relative ai servizi tecnici e alle procedure di designazione di tali servizi.

CAPO XII

Questo capo contiene informazioni relative all'esercizio dei poteri della Commissione di adottare atti di esecuzione e delegati a norma della proposta.

CAPO XIII

Questo capo istituisce un forum, modifica il regolamento (UE) 2019/1020, stabilisce sanzioni, reca informazioni sugli obblighi informativi e specifica le date di entrata in vigore e applicazione.

Comprende una disposizione transitoria che consente agli Stati membri di applicare, per un periodo di otto anni a decorrere dalla data di applicazione del regolamento, qualunque normativa nazionale relativa all'omologazione nazionale per la circolazione sulle strade pubbliche delle macchine mobili non stradali. Le macchine non stradali conformi a tale normativa nazionale non beneficeranno della libera circolazione.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato delle macchine mobili non stradali circolanti su strade pubbliche, che modifica il regolamento (UE) 2019/1020

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,
visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 114,
vista la proposta della Commissione europea,
previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,
visto il parere del Comitato economico e sociale europeo²², deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,
considerando quanto segue:

- (1) Le macchine mobili semoventi che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2006/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio²³, progettate o costruite al fine di eseguire lavori ("macchine mobili non stradali"), potrebbero necessitare, occasionalmente o spesso, di circolare su strade pubbliche, per lo più per spostarsi da un luogo di lavoro a un altro.
- (2) Taluni aspetti della progettazione e della costruzione delle macchine mobili non stradali sono già oggetto della normativa di armonizzazione dell'Unione, in particolare del regolamento (UE) 2016/1628 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁴, della direttiva 2000/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio²⁵, della direttiva

²² GU C del , pag. .

²³ Direttiva 2006/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006, relativa alle macchine e che modifica la direttiva 95/16/CE (GU L 157 del 9.6.2006, pag. 24).

²⁴ Regolamento (UE) 2016/1628 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 settembre 2016, relativo alle prescrizioni in materia di limiti di emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante e di omologazione per i motori a combustione interna destinati alle macchine mobili non stradali, e che modifica i regolamenti (UE) n. 1024/2012 e (UE) n. 167/2013 e modifica e abroga la direttiva 97/68/CE (GU L 252 del 16.9.2016, pag. 53).

²⁵ Direttiva 2000/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 maggio 2000, sul ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri concernenti l'emissione acustica ambientale delle macchine ed attrezzature destinate a funzionare all'aperto.

2014/30/UE del Parlamento europeo e del Consiglio²⁶ o della direttiva 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio²⁷, oltre che della direttiva 2006/42/CE.

- (3) Per quanto riguarda la sicurezza delle macchine mobili, la direttiva 2006/42/CE è il principale atto normativo che si applica a tali macchine quando queste sono immesse sul mercato dell'Unione. Essa stabilisce i requisiti essenziali di sicurezza e di tutela della salute riguardanti aspetti della funzione di spostamento fuori strada delle macchine mobili come il rallentamento, l'arresto, la frenata, i posti di guida, i sistemi di ritenuta ecc. Tuttavia, i requisiti essenziali di sicurezza e di tutela della salute stabiliti in tale direttiva sono pensati unicamente per affrontare l'aspetto della sicurezza nel contesto in cui la macchina esegue lavori, e non quando circola su strade pubbliche.
- (4) A causa dell'assenza di norme armonizzate in materia di sicurezza stradale delle macchine mobili non stradali, gli operatori economici che producono o rendono disponibili sul mercato dell'Unione le macchine mobili non stradali sostengono costi notevoli a causa delle diverse prescrizioni normative vigenti negli Stati membri. La sicurezza stradale di tali macchine, inoltre, non è garantita in modo uniforme in tutto il territorio dell'Unione. Di conseguenza è opportuno stabilire norme armonizzate a livello di Unione in materia di sicurezza stradale delle macchine mobili non stradali.
- (5) Ai fini dello sviluppo e del funzionamento del mercato interno dell'Unione, si ritiene appropriato stabilire un sistema di omologazione armonizzato per la sicurezza stradale delle macchine mobili non stradali destinate alla circolazione su strade pubbliche.
- (6) Dal momento che lo scopo del presente regolamento è affrontare i rischi derivanti dalla circolazione stradale delle macchine mobili non stradali progettate e costruite al fine di eseguire lavori e non per il trasporto di persone, animali o merci (ad eccezione del trasporto dei materiali che contribuiscono al funzionamento della macchina), è opportuno che il presente regolamento non si applichi alle macchine la cui unica funzione è il trasporto di persone, animali o merci. Tutti i tipi di nuovi dispositivi di mobilità personale (tra cui monopattini elettrici con guida in piedi e seduta, cicli elettrici a pedali con pedalata assistita, comprese le biciclette elettriche a pedalata assistita e quelle destinate al trasporto di carichi commerciali, veicoli autobilanciati, compresi i trasportatori personali autobilanciati e gli hoverboard, monocicli elettrici, skateboard elettrici e tavole "one-wheel") non saranno dunque contemplati dal presente regolamento.
- (7) Dato lo scopo del presente regolamento di disciplinare la circolazione stradale delle macchine mobili non stradali progettate e costruite al fine di eseguire lavori e non per trasportare i lavoratori, è opportuno che anche le macchine mobili dotate di più di tre posti a sedere, compreso quello del conducente, siano escluse dal suo ambito di applicazione.
- (8) Le macchine mobili non stradali lente costituiscono la maggior parte del mercato delle macchine mobili non stradali. Alcuni Stati membri hanno inoltre stabilito un limite di velocità di 40 km/h per la circolazione stradale delle macchine mobili non stradali.

²⁶ Direttiva 2014/30/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, concernente l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alla compatibilità elettromagnetica (GU L 96 del 29.3.2014, pag. 79).

²⁷ Direttiva 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, concernente l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alla messa a disposizione sul mercato di apparecchiature radio e che abroga la direttiva 1999/5/CE (GU L 153 del 22.5.2014, pag. 62).

Inoltre, dal momento che i rischi per la sicurezza stradale sono proporzionali alla velocità di percorrenza delle strade, non sarebbe coerente da parte di un quadro che affronta i rischi per la sicurezza relativi alle sole macchine mobili non stradali, e non ai veicoli usuali, avere ad oggetto macchine mobili non stradali veloci. È opportuno dunque che il presente regolamento non si applichi alle macchine mobili aventi una velocità massima di progetto superiore a 40 km/h.

- (9) Le omologazioni individuali possono essere utili per le macchine che circolano nel territorio di un solo Stato membro e dovrebbero quindi essere escluse dall'ambito di applicazione del presente regolamento.
- (10) Vista la produzione, da parte di piccole e medie imprese, di macchine mobili non stradali in piccole serie, il cui numero di unità messe a disposizione sul mercato, immatricolate o entrate in circolazione non supera le 50 per tale tipologia (per anno e per Stato membro), è opportuno consentire l'omologazione nazionale di piccole serie ed escluderle dall'ambito di applicazione del presente regolamento. Il fabbricante dovrebbe tuttavia poter chiedere l'omologazione UE per beneficiare della libera circolazione.
- (11) Poiché in alcuni casi le macchine mobili non stradali, a causa delle loro dimensioni eccessive, non consentirebbero una sufficiente manovrabilità sulle strade pubbliche o, per effetto del peso eccessivo o di masse eccessive, potrebbero danneggiare la superficie delle strade pubbliche o di altre infrastrutture stradali, è opportuno lasciare agli Stati membri la facoltà di vietare la circolazione di tali macchine, anche se omologate conformemente al presente regolamento.
- (12) Al fine di ridurre al minimo i rischi di lesioni per le persone e di danni alle infrastrutture stradali quando una macchina mobile non stradale circola su una strada pubblica, è opportuno stabilire prescrizioni tecniche. Le prescrizioni tecniche dovrebbero includere elementi relativi alla sicurezza stradale come l'integrità della struttura del veicolo, la velocità massima di progetto, il regolatore di velocità, i dispositivi di limitazione della velocità e il tachimetro, i dispositivi di frenatura, lo sterzo, il campo visivo, le masse e le dimensioni.
- (13) Al fine di ridurre l'onere amministrativo per gli operatori economici, è opportuno che il presente regolamento consenta l'uso nelle macchine mobili non stradali di componenti ed entità tecniche indipendenti omologati conformemente al regolamento (UE) n. 167/2013 o (UE) 2018/858.
- (14) Tutti gli operatori economici che intervengono nella catena di approvvigionamento e distribuzione dovrebbero adottare misure atte a garantire che sul mercato siano messe a disposizione solo macchine mobili non stradali conformi al presente regolamento. È necessario stabilire una ripartizione chiara e proporzionata degli obblighi corrispondenti al ruolo di ogni operatore economico nella catena di approvvigionamento e distribuzione.
- (15) Per fare in modo che la procedura di controllo della conformità della produzione, che costituisce uno dei pilastri del sistema di omologazione UE, sia correttamente applicata e funzioni adeguatamente, è opportuno che i fabbricanti siano sottoposti a regolari verifiche da parte dell'autorità competente o di un servizio tecnico designato a tale fine e in possesso delle qualifiche necessarie.
- (16) Al fine di garantire la certezza del diritto, è necessario chiarire che le norme sulla vigilanza del mercato dell'Unione e sul controllo dei prodotti che entrano nel mercato dell'Unione di cui al regolamento (UE) 2019/1020 del Parlamento europeo e del

Consiglio²⁸ si applicano alle macchine mobili non stradali di cui al presente regolamento in relazione agli aspetti affrontati dalle prescrizioni tecniche in esso contenute; è opportuno quindi modificare l'allegato I di tale regolamento al fine di includervi i riferimenti del presente regolamento.

- (17) È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione della procedura di omologazione UE e di talune disposizioni amministrative di cui al presente regolamento. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁹.
- (18) Un maggiore coordinamento delle autorità nazionali tramite lo scambio di informazioni e valutazioni coordinate sotto la direzione di un'autorità di coordinamento è fondamentale per garantire un livello costantemente elevato di sicurezza e di tutela della salute nel mercato interno. Ciò consentirebbe anche un uso più efficiente delle limitate risorse nazionali. A tale fine dovrebbe essere istituito un forum consultivo per gli Stati membri e la Commissione con l'obiettivo di promuovere le migliori prassi, scambiare informazioni e coordinare le attività connesse all'applicazione del presente regolamento. Data l'istituzione di tale forum e considerati i suoi compiti, non è opportuno istituire un gruppo di cooperazione amministrativa distinto, come disposto dall'articolo 30, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2019/1020. È opportuno tuttavia considerare il forum come un gruppo di cooperazione amministrativa ai fini della rete dell'Unione per la conformità dei prodotti di cui all'articolo 29 di tale regolamento.
- (19) Per integrare il presente regolamento, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo all'armonizzazione delle soglie applicabili dagli Stati membri relativamente alle dimensioni e alle masse eccessive delle macchine mobili non stradali, all'applicabilità degli elementi delle prescrizioni tecniche, per stabilire prescrizioni tecniche dettagliate, procedure e metodi di prova, prove virtuali, disposizioni relative alla conformità della produzione e norme in materia di servizi tecnici. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016³⁰. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (20) È opportuno che gli Stati membri stabiliscano le norme relative alle sanzioni applicabili alle violazioni del presente regolamento e che ne garantiscano l'applicazione. Le sanzioni dovrebbero essere effettive, proporzionate e dissuasive.

²⁸ Regolamento (UE) 2019/1020 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, sulla vigilanza del mercato e sulla conformità dei prodotti e che modifica la direttiva 2004/42/CE e i regolamenti (CE) n. 765/2008 e (UE) n. 305/2011 (GU L 169 del 25.6.2019, pag. 1).

²⁹ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

³⁰ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

- (21) È opportuno che la Commissione riferisca al Parlamento europeo e al Consiglio in merito al funzionamento del presente regolamento e, sulla base delle informazioni fornite dagli Stati membri, riesamini, ove necessario, la possibilità di presentare una proposta legislativa concernente esclusivamente l'armonizzazione del sistema di omologazione individuale a livello di Unione oppure di estendere il periodo transitorio per l'omologazione nazionale.
- (22) Al fine di consentire agli Stati membri, alle autorità nazionali e agli operatori economici di prepararsi all'applicazione delle nuove norme introdotte dal presente regolamento, è opportuno fissare una data di applicazione successiva alla data di entrata in vigore. È altresì necessario stabilire un periodo transitorio durante il quale i fabbricanti abbiano la possibilità di scegliere se uniformarsi al presente regolamento e beneficiare della libera circolazione oppure uniformarsi alle prescrizioni nazionali applicabili in materia di omologazione.
- (23) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire l'adozione di prescrizioni tecniche e amministrative e di procedure armonizzate per l'omologazione delle macchine mobili non stradali nuove ai fini della circolazione su strade pubbliche, nonché di norme e procedure per la vigilanza del mercato di tali macchine, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della sua portata e dei suoi effetti, può essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

OGGETTO, AMBITO DI APPLICAZIONE E DEFINIZIONI

Articolo 1

Oggetto

1. Il presente regolamento stabilisce prescrizioni tecniche, prescrizioni amministrative e procedure per l'omologazione UE e l'immissione sul mercato di macchine mobili non stradali destinate alla circolazione sulle strade pubbliche.
2. Il presente regolamento stabilisce inoltre norme e procedure per la vigilanza del mercato delle macchine mobili non stradali.

Articolo 2

Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento si applica alle macchine mobili non stradali immesse sul mercato e destinate alla circolazione sulle strade pubbliche con o senza conducente.
2. Il presente regolamento non si applica:

- (a) alle macchine mobili non stradali con velocità massima di progetto superiore a 40 km/h;
- (b) alle macchine mobili non stradali dotate di più di tre posti a sedere, compreso il posto a sedere del conducente;
- (c) alle macchine di cui all'articolo 2, lettera a), della direttiva 2006/42/CE destinate principalmente al trasporto di una o più persone o di uno o più animali, o di qualsivoglia merce diversa dagli strumenti o dai mezzi ausiliari necessari allo svolgimento del lavoro, dai materiali risultanti dal lavoro oppure necessari per il suo svolgimento o per il deposito intermedio e dai materiali trasportati nei cantieri;
- (d) ai veicoli, anche a motore, i trattori, i rimorchi, i veicoli a due o tre ruote, i quadricicli e le attrezzature intercambiabili trainate che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 167/2013, (UE) n. 168/2013 o (UE) 2018/858;
- (e) alle macchine mobili non stradali immesse sul mercato, immatricolate o entrate in circolazione prima del [OP: inserire la data corrispondente alla data di applicazione del presente regolamento];
- (f) alle omologazioni individuali per la circolazione su strade pubbliche delle macchine mobili non stradali rilasciate conformemente alla normativa nazionale e alle macchine mobili non stradali conformi alla normativa nazionale;
- (g) alle omologazioni per la circolazione su strade pubbliche delle macchine mobili non stradali prodotte in piccole serie rilasciate conformemente alla normativa nazionale e alle macchine mobili non stradali conformi alla normativa nazionale.

Per quanto riguarda le macchine mobili non stradali prodotte in piccole serie, il fabbricante può scegliere se richiedere l'omologazione UE oppure uniformarsi alla normativa nazionale applicabile di cui al primo comma, lettera g).

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni seguenti:

- (1) "macchina mobile non stradale": tutte le macchine mobili semoventi che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2006/42/CE, progettate o costruite al fine di eseguire lavori;
- (2) "omologazione individuale": la certificazione, da parte di un'autorità di omologazione, della conformità di una determinata macchina non stradale, sia essa unica o meno, alle disposizioni amministrative nazionali e alle prescrizioni tecniche applicabili previste per l'omologazione individuale nazionale di macchine mobili non stradali;
- (3) "macchina mobile non stradale prodotta in piccole serie": l'omologazione nazionale di un tipo di macchina mobile non stradale il cui numero di unità messe a disposizione sul mercato, immatricolate o entrate in circolazione non superi, all'anno e in ogni Stato membro, le 50 per quel tipo;

- (4) "sistema": insieme di dispositivi combinati che svolgono una o più funzioni specifiche in una macchina mobile non stradale e sottostà alle prescrizioni tecniche;
- (5) "componente": dispositivo destinato a far parte di una macchina mobile non stradale che può essere omologato indipendentemente da tale macchina;
- (6) "entità tecnica indipendente": dispositivo omologabile separatamente destinato a far parte di una macchina mobile non stradale;
- (7) "omologazione UE": la certificazione, da parte di un'autorità di omologazione, della conformità di un tipo di macchina mobile non stradale alle disposizioni applicabili del presente regolamento;
- (8) "autorità di vigilanza del mercato": l'autorità di uno Stato membro preposta alla vigilanza del mercato nel territorio dello Stato membro in questione;
- (9) "autorità di omologazione": l'autorità di uno Stato membro, da questo notificata alla Commissione, competente per tutti gli aspetti dell'omologazione di una macchina mobile non stradale, per il rilascio e l'eventuale revoca o rifiuto dei certificati di omologazione, che funge da punto di contatto per le autorità di omologazione degli altri Stati membri, è responsabile della designazione dei servizi tecnici e deve garantire che il fabbricante rispetti gli obblighi in materia di conformità della produzione;
- (10) "autorità nazionale": autorità di omologazione o qualsiasi altra autorità che partecipi alla vigilanza del mercato, al controllo di frontiera o all'immatricolazione delle macchine mobili non stradali in uno Stato membro e che ne è responsabile;
- (11) "servizio tecnico": organismo o ente indipendente che l'autorità di omologazione designa come laboratorio presso il quale effettuare le prove, oppure come organismo di valutazione della conformità presso il quale effettuare valutazioni iniziali e altre prove o ispezioni, a nome dell'autorità di omologazione; tali funzioni possono essere svolte anche dalla stessa autorità di omologazione;
- (12) "fabbricante" o "costruttore": persona fisica o giuridica che fabbrica macchine mobili non stradali o le fa progettare o fabbricare, e le commercializza apponendovi il proprio nome o marchio;
- (13) "rappresentante del fabbricante ai fini della vigilanza del mercato": persona fisica o giuridica stabilita nell'Unione che, debitamente nominata dal fabbricante, svolge i compiti di cui all'articolo 8;
- (14) "importatore": persona fisica o giuridica stabilita nell'Unione che immette sul mercato macchine mobili non stradali fabbricate in paesi terzi;
- (15) "distributore": concessionario o qualsiasi altra persona fisica o giuridica inserita nella catena di approvvigionamento, diversa dal fabbricante o dall'importatore, che mette a disposizione sul mercato macchine mobili non stradali;
- (16) "operatore economico": il fabbricante, il rappresentante del fabbricante ai fini della vigilanza del mercato, l'importatore o il distributore;
- (17) "immissione sul mercato": la messa a disposizione di una macchina mobile non stradale per la prima volta nell'Unione;

- (18) "messa a disposizione sul mercato": la fornitura di una macchina mobile non stradale per la distribuzione o l'uso sul mercato nell'ambito di un'attività commerciale, a titolo oneroso o gratuito;
- (19) "entrata in circolazione": il primo uso nell'Unione, conforme allo scopo per cui è stata progettata, di una macchina mobile non stradale;
- (20) "immatricolazione": l'autorizzazione amministrativa per l'entrata in circolazione di una macchina mobile non stradale anche nel traffico stradale, che comporta l'identificazione della macchina mediante un numero di serie, noto come numero di immatricolazione, rilasciato a titolo permanente o temporaneo;
- (21) "certificato di omologazione UE": il documento emesso dall'autorità di omologazione che certifica che un determinato tipo di macchina mobile non stradale è omologato conformemente al presente regolamento;
- (22) "certificato di conformità": il documento emesso dal fabbricante che, come disposto nel presente regolamento, certifica che una macchina mobile non stradale è prodotta conformemente al tipo di macchina mobile non stradale omologato;
- (23) "tipo di macchina mobile non stradale": determinata categoria o classe di macchine mobili non stradali, comprensiva delle varianti di tali macchine e delle relative versioni, che condividono almeno gli aspetti essenziali seguenti:
- (a) categoria o classe;
 - (b) fabbricante;
 - (c) designazione del tipo stabilita dal fabbricante;
 - (d) caratteristiche essenziali di costruzione e di progettazione;
 - (e) telaio a trave centrale/telaio a longheroni/telaio articolato (differenze evidenti e fondamentali);
 - (f) assi (numero) o cingoli (numero);
 - (g) in caso di macchine mobili non stradali fabbricate in più fasi, il fabbricante e il tipo di macchina della fase precedente;
- (24) "variante": macchine mobili non stradali appartenenti allo stesso tipo che non presentano tra di loro differenze per quanto riguarda almeno gli aspetti seguenti:
- (a) concezione della struttura della carrozzeria o tipo di carrozzeria;
 - (b) fase di completamento;
 - (c) motore (a combustione interna/ibrido/elettrico/ibrido-elettrico);
 - (d) principio di funzionamento;
 - (e) numero e disposizione dei cilindri;
 - (f) differenza di potenza non superiore al 30 % (potenza maggiore non superiore a 1,3 volte quella minore);
 - (g) differenza di cilindrata non superiore al 20 % (cilindrata maggiore non superiore a 1,2 volte quella minore);
 - (h) assi motori (numero, posizione, interconnessione);
 - (i) assi sterzanti (numero e posizione);
 - (j) differenza non superiore al 10 % tra masse massime a pieno carico;

- (k) trasmissione (tipo);
- (l) struttura di protezione antiribaltamento;
- (m) assi frenati (numero);
- (25) "versione di una variante": i veicoli che consistono di una combinazione di elementi riportati nel fascicolo di omologazione;
- (26) "prescrizioni tecniche": le prescrizioni tecniche di cui all'articolo 15;
- (27) "fascicolo di omologazione": il fascicolo di omologazione di cui all'articolo 19, paragrafo 4;
- (28) "titolare dell'omologazione UE": la persona fisica o giuridica che ha richiesto l'omologazione UE e a cui è stato rilasciato il certificato di omologazione UE;
- (29) "macchina mobile non stradale che presenta un rischio grave": macchina mobile non stradale che, in base a un'adeguata valutazione dei rischi che tenga conto della natura del pericolo e della probabilità che si materializzi, presenta un rischio grave in relazione agli aspetti oggetto del presente regolamento;
- (30) "richiamo": qualsiasi provvedimento volto ad ottenere la restituzione di una macchina mobile non stradale già messa a disposizione dell'utilizzatore finale;
- (31) "ritiro": qualsiasi provvedimento volto a impedire la messa a disposizione sul mercato di una macchina mobile non stradale nella catena di approvvigionamento.

CAPO II

OBBLIGHI

Articolo 4

Obblighi degli Stati membri

1. Gli Stati membri istituiscono o designano le autorità competenti in materia di omologazione e vigilanza del mercato conformemente al presente regolamento. Gli Stati membri notificano alla Commissione l'istituzione e la designazione di tali autorità.
2. La notifica delle autorità di omologazione e di vigilanza del mercato comprende nome, indirizzo, anche elettronico, e settore di competenza. La Commissione pubblica sul suo sito web un elenco e gli estremi delle autorità di omologazione.
3. Gli Stati membri consentono la messa a disposizione sul mercato, l'immatricolazione, l'entrata in circolazione o la circolazione su strade pubbliche esclusivamente di macchine mobili non stradali conformi al presente regolamento.
4. Per gli aspetti contemplati dal presente regolamento, gli Stati membri non vietano, limitano od ostacolano la messa a disposizione sul mercato, l'immatricolazione, l'entrata in circolazione o la circolazione su strade pubbliche di macchine mobili non stradali ad esso conformi.
5. In deroga al paragrafo 4, gli Stati membri possono limitare o vietare la circolazione su strade pubbliche di macchine mobili non stradali che soddisfano i criteri seguenti:

- (a) a causa delle dimensioni eccessive, la macchina non consente una sufficiente manovrabilità sulle strade pubbliche; oppure
- (b) a causa del peso eccessivo o di masse eccessive, la macchina potrebbe danneggiare la superficie delle strade pubbliche o di altre infrastrutture stradali.

Per integrare il presente regolamento, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 47 che stabiliscano i valori soglia, anche per quanto riguarda la massa massima a pieno carico della macchina, oltre i quali le dimensioni, il peso e le masse della macchina mobile non stradale sono considerati eccessivi ai sensi del primo comma, lettere a) e b). Tali atti delegati possono stabilire le categorie o le classi delle macchine non stradali interessate.

- 6. Gli Stati membri organizzano ed eseguono attività di vigilanza del mercato e controlli delle macchine mobili non stradali che entrano nel mercato conformemente ai capi IV, V e VII del regolamento (UE) 2019/1020.

Articolo 5

Obblighi delle autorità di omologazione

- 1. Le autorità di omologazione garantiscono che i fabbricanti che richiedono un'omologazione UE adempiono agli obblighi previsti dal presente regolamento.
- 2. Le autorità di omologazione rilasciano omologazioni solo per macchine mobili non stradali conformi alle prescrizioni del presente regolamento.
- 3. Le autorità di omologazione svolgono le loro funzioni ai sensi del presente regolamento in modo indipendente e imparziale. Esse collaborano in modo efficace ed efficiente e si scambiano le informazioni rilevanti per il loro ruolo e le loro funzioni.

Articolo 6

Obblighi generali dei fabbricanti

- 1. I fabbricanti garantiscono che le macchine mobili non stradali che immettono sul mercato appartengono a un tipo per il quale è stata rilasciata un'omologazione UE e sono progettate e fabbricate in conformità a tale tipo.
- 2. I fabbricanti garantiscono che le macchine mobili non stradali omologate UE da essi immesse sul mercato recano la targhetta e la marcatura regolamentari prescritte dal presente regolamento, che sono accompagnate dal certificato di conformità e che i documenti, le informazioni e le istruzioni per gli utilizzatori sono redatti conformemente al presente regolamento.
- 3. Ai fini della vigilanza del mercato, i fabbricanti stabiliti al di fuori dell'Unione designano un rappresentante unico stabilito nell'Unione, che può coincidere con il rappresentante di cui all'articolo 17 o essere un rappresentante aggiuntivo. Il rappresentante del fabbricante incaricato della vigilanza del mercato esegue i compiti specificati nel mandato, come disposto all'articolo 8.
- 4. I fabbricanti appongono il loro nome, la loro denominazione commerciale registrata o il loro marchio registrato, nonché l'indirizzo postale e l'indirizzo di posta elettronica ai quali possono essere contattati, sulla macchina mobile non stradale

oppure, ove ciò non sia possibile, sull'imballaggio o in un documento di accompagnamento della macchina. L'indirizzo indica un unico recapito a cui il fabbricante può essere contattato. I dati di contatto sono indicati in una lingua facilmente comprensibile per gli utilizzatori finali e le autorità di vigilanza del mercato.

5. I fabbricanti sono responsabili dinanzi all'autorità di omologazione di tutti gli aspetti della procedura di omologazione e della conformità della produzione, indipendentemente dal fatto che partecipino direttamente a tutte le fasi di costruzione di una macchina mobile non stradale.
6. I fabbricanti fanno in modo che siano predisposte le procedure necessarie affinché la produzione in serie rimanga conforme al tipo omologato. Si tiene conto, conformemente al capo V, delle modifiche apportate alla progettazione o alle caratteristiche di una macchina mobile non stradale e delle modifiche delle prescrizioni a cui tale macchina è dichiarata conforme.
7. I fabbricanti fanno in modo che, mentre una macchina mobile non stradale omologata UE è sotto la loro responsabilità ed è destinata a essere messa a disposizione sul mercato, le condizioni di deposito o di trasporto non ne inficino la conformità al presente regolamento.

Articolo 7

Obblighi specifici dei fabbricanti

1. I fabbricanti che abbiano sufficienti motivi per ritenere che una macchina mobile non stradale da essi messa a disposizione sul mercato non sia conforme al presente regolamento prendono immediatamente le misure correttive necessarie a rendere conforme tale macchina, a ritirarla o a richiamarla, a seconda dei casi.

Il fabbricante informa immediatamente l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE specificando in dettaglio la non conformità e le misure adottate.
2. I fabbricanti che abbiano sufficienti motivi per ritenere che una macchina mobile non stradale da essi messa a disposizione sul mercato presenti un rischio grave ne informano immediatamente le autorità di omologazione e di vigilanza del mercato degli Stati membri in cui hanno messo a disposizione sul mercato la macchina, indicando i dettagli relativi alla non conformità e qualsiasi misura correttiva presa.
3. I fabbricanti conservano il fascicolo di omologazione e una copia dei certificati di conformità e li tengono a disposizione delle autorità di omologazione per un periodo di 10 anni dopo l'immissione sul mercato di una macchina mobile non stradale.
4. I fabbricanti forniscono a un'autorità nazionale, a seguito di una richiesta motivata di questa e per il tramite dell'autorità che l'ha rilasciata, una copia del certificato di omologazione UE tradotto in una lingua facilmente comprensibile per tale autorità.

I fabbricanti collaborano con l'autorità nazionale in merito a qualsiasi provvedimento adottato conformemente all'articolo 19 del regolamento (UE) 2019/1020 per eliminare i rischi presentati dalle macchine mobili non stradali che sono state immesse sul mercato, immatricolate o che sono entrate in circolazione.
5. I fabbricanti esaminano eventuali reclami da essi ricevuti in relazione a rischi, presunti incidenti o questioni di non conformità riguardanti le macchine mobili non stradali che hanno immesso sul mercato.

In caso di reclamo motivato, i fabbricanti informano i distributori e gli importatori.

I fabbricanti tengono un registro dei reclami di cui al primo paragrafo, comprendente, per ciascuno di essi, una descrizione del problema e le informazioni necessarie a individuare il tipo di macchina mobile non stradale interessato.

Articolo 8

Obblighi dei rappresentanti del fabbricante in materia di vigilanza del mercato

Il rappresentante del fabbricante incaricato della vigilanza del mercato esegue i compiti specificati nel mandato ricevuto dal fabbricante. Il mandato consente ai rappresentanti di svolgere i compiti seguenti:

- (a) accedere al fascicolo informativo di cui all'articolo 18 e ai certificati di conformità;
- (b) fornire a un'autorità di omologazione, a seguito di una sua richiesta motivata, tutte le informazioni e la documentazione necessarie a dimostrare la conformità della produzione di una macchina mobile non stradale;
- (c) collaborare con le autorità di omologazione o di vigilanza del mercato, su loro richiesta, in merito a qualsiasi azione intrapresa per eliminare rischi gravi presentati da macchine mobili non stradali che rientrano nel loro mandato.

Articolo 9

Obblighi generali degli importatori

1. Gli importatori garantiscono che le macchine mobili non stradali che immettono sul mercato appartengono a un tipo per il quale è stata rilasciata un'omologazione UE e che sono conformi a tale tipo.
2. Gli importatori garantiscono che le macchine mobili non stradali omologate UE da essi immesse sul mercato recano la targhetta e la marcatura regolamentari previste dal presente regolamento, che sono accompagnate dal certificato di conformità, che i documenti, le informazioni e le istruzioni per gli utilizzatori sono redatti conformemente al presente regolamento e che gli obblighi stabiliti all'articolo 6, paragrafi 3 e 4, sono rispettati ove applicabili.
3. Gli importatori appongono il loro nome, la loro denominazione commerciale registrata o il loro marchio registrato, nonché l'indirizzo postale e l'indirizzo di posta elettronica ai quali possono essere contattati, sulla macchina mobile non stradale oppure, ove ciò non sia possibile, sull'imballaggio o in un documento di accompagnamento della macchina. L'indirizzo indica un unico recapito a cui il fabbricante può essere contattato. I dati di contatto sono indicati in una lingua facilmente comprensibile per gli utilizzatori finali e le autorità di vigilanza del mercato.
4. Gli importatori garantiscono che, mentre una macchina mobile non stradale omologata UE è sotto la loro responsabilità ed è destinata a essere messa a disposizione sul mercato, le condizioni di deposito o di trasporto non ne mettono a rischio la conformità alle disposizioni applicabili di cui al presente regolamento.

Articolo 10

Obblighi specifici degli importatori

1. Gli importatori non mettono a disposizione sul mercato macchine mobili non stradali non conformi al presente regolamento fino a quando non sono state rese conformi.
2. Gli importatori che abbiano sufficienti motivi per ritenere che una macchina mobile non stradale da essi messa a disposizione sul mercato non sia conforme al presente regolamento prendono immediatamente le misure correttive necessarie a rendere conforme tale macchina, a ritirarla o a richiamarla, a seconda dei casi.
3. Gli importatori che abbiano sufficienti motivi per ritenere che una macchina mobile non stradale da essi messa a disposizione sul mercato presenti un rischio grave ne informano immediatamente il fabbricante e le autorità di omologazione e di vigilanza del mercato degli Stati membri in cui hanno immesso sul mercato la macchina o in cui questa è entrata in circolazione.

L'importatore li informa altresì in merito ad ogni provvedimento preso, fornendo informazioni sul rischio grave e sulle eventuali misure correttive adottate dal fabbricante.

4. Per un periodo di 10 anni dalla data in cui la macchina mobile non stradale è stata immessa sul mercato, gli importatori conservano una copia del certificato di conformità a disposizione delle autorità di omologazione e di vigilanza del mercato e fanno in modo che, se ne viene fatta richiesta, il fascicolo di omologazione sia messo a disposizione di tali autorità.
5. Gli importatori forniscono alle autorità nazionali che ne fanno richiesta tutte le informazioni e la documentazione necessarie per dimostrare la conformità di una macchina mobile non stradale in una lingua facilmente comprensibile per tali autorità. Gli importatori collaborano con dette autorità, su loro richiesta, per qualsiasi misura adottata al fine di eliminare i rischi derivanti dalle macchine mobili non stradali che hanno immesso sul mercato.
6. Gli importatori tengono un registro dei reclami e dei richiami relativi alle macchine mobili non stradali che hanno immesso sul mercato e tengono informati i loro distributori in merito a tali reclami e richiami.

Articolo 11

Obblighi generali dei distributori

1. Quando mettono a disposizione sul mercato una macchina mobile non stradale omologata UE, i distributori applicano con la dovuta diligenza le disposizioni pertinenti del presente regolamento.
2. Prima di mettere a disposizione sul mercato una macchina mobile non stradale omologata UE, i distributori verificano che le condizioni seguenti siano soddisfatte:
 - (a) la macchina mobile non stradale reca la targhetta e la marcatura regolamentari previste dal presente regolamento;
 - (b) la macchina è accompagnata dal certificato di conformità;
 - (c) i documenti, le informazioni e le istruzioni per gli utilizzatori sono stati redatti conformemente al presente regolamento;

- (d) gli obblighi stabiliti all'articolo 6, paragrafi 3 e 4, e all'articolo 9, paragrafo 3, ove applicabile.
3. I distributori fanno in modo che, mentre una macchina mobile non stradale omologata UE è sotto la loro responsabilità, le condizioni di deposito o di trasporto non ne inficino la conformità al presente regolamento.

Articolo 12

Obblighi specifici dei distributori

1. I distributori che abbiano sufficienti motivi per ritenere che una macchina mobile non stradale non sia conforme al presente regolamento ne informano il fabbricante, l'importatore e l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE e non mettono la macchina a disposizione sul mercato fino a quando non sia stata resa conforme.
2. I distributori che abbiano sufficienti motivi per ritenere che una macchina mobile non stradale da essi messa a disposizione sul mercato non sia conforme al presente regolamento ne informano il fabbricante, l'importatore e l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE.
3. I distributori che abbiano sufficienti motivi per ritenere che una macchina mobile non stradale da essi messa a disposizione sul mercato presenti un rischio grave ne informano immediatamente il fabbricante, l'importatore e le autorità di omologazione e di vigilanza del mercato degli Stati membri in cui hanno messo a disposizione sul mercato la macchina.

Il distributore li informa altresì di ogni provvedimento preso e fornisce, in particolare, le informazioni relative al rischio grave e alle eventuali misure correttive adottate dal fabbricante.
4. A seguito di una richiesta motivata di un'autorità nazionale, i distributori fanno in modo che il fabbricante fornisca all'autorità nazionale le informazioni di cui all'articolo 7, paragrafo 4, o che l'importatore le fornisca le informazioni di cui all'articolo 10, paragrafo 4. Essi collaborano con tale autorità, su richiesta di quest'ultima, in merito a qualsiasi provvedimento adottato conformemente all'articolo 19 del regolamento (UE) 2019/1020 per eliminare i rischi presentati dalla macchina mobile non stradale che hanno messo a disposizione sul mercato.
5. I distributori informano immediatamente il fabbricante interessato in merito ai reclami ricevuti in relazione a rischi, presunti incidenti o questioni di non conformità riguardanti le macchine mobili non stradali che hanno messo a disposizione sul mercato.

Articolo 13

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

Un importatore o un distributore è considerato un fabbricante ai fini del presente regolamento ed è soggetto agli obblighi del fabbricante nei casi seguenti:

- (a) qualora l'importatore o il distributore metta a disposizione sul mercato, immatricoli o sia responsabile dell'entrata in circolazione di una macchina mobile non stradale con il suo nome o marchio;

- (b) qualora l'importatore o il distributore modifichi tale macchina in modo da poterne compromettere la conformità al presente regolamento.

Articolo 14

Identificazione degli operatori economici

Gli operatori economici notificano, su richiesta, alle autorità di omologazione e di vigilanza del mercato, per un periodo di 10 anni dall'immissione sul mercato della macchina mobile non stradale, quanto segue:

- (a) tutti gli operatori economici che hanno fornito loro una macchina mobile non stradale;
- (b) tutti gli operatori economici ai quali hanno fornito una macchina mobile non stradale.

Articolo 15

Prescrizioni tecniche per le macchine mobili non stradali

1. La macchina mobile non stradale è progettata, costruita e assemblata in modo da ridurre al minimo i rischi di lesioni per gli occupanti e le altre persone e i danni alle infrastrutture stradali nella zona ad essa circostante, quando la macchina circola su una strada pubblica.
2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 47 riguardo alle norme dettagliate relative alle prescrizioni di cui al paragrafo 1 per quanto riguarda gli elementi seguenti:
 - (a) integrità della struttura del veicolo;
 - (b) velocità massima di progetto, regolatore di velocità, dispositivi di limitazione della velocità e tachimetro;
 - (c) dispositivi di frenatura;
 - (d) sterzo;
 - (e) campo visivo;
 - (f) tergicristalli;
 - (g) vetrate e relativa installazione;
 - (h) dispositivi per la visione indiretta;
 - (i) illuminazione e installazione di dispositivi di illuminazione;
 - (j) parte esterna del veicolo e accessori nella posizione su strada, compresa l'attrezzatura da lavoro e la struttura mobile;
 - (k) segnalatori acustici e relativa installazione;
 - (l) sistemi di riscaldamento, sbrinamento e disappannamento;
 - (m) alloggiamenti delle targhe di immatricolazione;
 - (n) targhetta e marcatura regolamentari;
 - (o) dimensioni;

- (p) masse, compresa la massa massima a pieno carico su strada;
- (q) serbatoi di carburante;
- (r) pneumatici;
- (s) retromarcia;
- (t) cingoli;
- (u) dispositivi e componenti di accoppiamento meccanico;
- (v) posti a sedere del conducente e degli altri occupanti e sistemi di ritenuta;
- (w) manuale dell'operatore per l'uso su strada;
- (x) comandi dell'operatore per l'uso su strada;
- (y) informazioni, avvertenze e marcature per l'uso su strada.

Con gli atti delegati di cui al primo comma possono essere stabilite norme dettagliate per qualsivoglia altro elemento, ove necessario, derivante da progressi tecnici e scientifici, atte a garantire la conformità al paragrafo 1.

Gli atti delegati di cui al primo comma comprendono anche, se appropriato, norme dettagliate su quanto segue:

- (a) procedure di prova selezionate tra quelle elencate all'articolo 21, paragrafo 3;
- (b) metodi di prova;
- (c) valori limite o parametri, in relazione a tutti gli elementi elencati al primo comma;
- (d) descrizione dell'attrezzatura o delle parti di cui le macchine mobili non stradali dovrebbero essere dotate;
- (e) caratteristiche specifiche delle macchine mobili non stradali.

Negli atti delegati di cui al primo comma sono specificate le classi o le categorie interessate dalle norme dettagliate e possono essere indicate norme dettagliate diverse per le diverse classi o categorie di macchine mobili non stradali.

Articolo 16

Messa a disposizione sul mercato, immatricolazione o entrata in circolazione di macchine mobili non stradali

1. Le macchine mobili non stradali sono messe a disposizione sul mercato, immatricolate o immesse in circolazione solo se conformi al presente regolamento.
2. Le macchine mobili non stradali sono conformi al presente regolamento solo se sono rispettati gli obblighi corrispondenti a tali macchine stabiliti dal regolamento.

CAPO III

PROCEDURA DI OMOLOGAZIONE UE

Articolo 17

Domanda di omologazione UE

1. Una persona fisica o giuridica può presentare una domanda di omologazione UE in qualunque Stato membro.

La domanda di omologazione UE è presentata all'autorità di omologazione.

Qualora sia stabilito al di fuori dell'Unione, il richiedente l'omologazione UE designa un rappresentante unico stabilito nell'Unione che lo rappresenti dinanzi all'autorità di omologazione.

2. L'omologazione UE consiste nell'omologazione della macchina mobile non stradale nella sua interezza con un'unica operazione.
3. Per un determinato tipo di macchina mobile non stradale può essere presentata una sola domanda di omologazione UE, in un solo Stato membro e a una sola autorità di omologazione.
4. Per ogni tipo da omologare viene presentata una domanda di omologazione UE distinta.

Articolo 18

Fascicolo informativo

1. All'atto della presentazione di una domanda di omologazione UE conformemente all'articolo 17, paragrafo 1, il richiedente fornisce all'autorità di omologazione il fascicolo informativo.
2. Il fascicolo informativo comprende:
 - (a) una scheda informativa;
 - (b) tutti i dati, i disegni, le fotografie e le altre informazioni di rilievo;
 - (c) la dichiarazione di conformità UE prevista dalla normativa applicabile dell'Unione che armonizza le condizioni per la commercializzazione dei prodotti;
 - (d) ogni informazione richiesta dall'autorità di omologazione nell'ambito della procedura di domanda.
3. Il fascicolo informativo è fornito su carta o in un formato elettronico accettato dal servizio tecnico e dall'autorità di omologazione.
4. La Commissione stabilisce i modelli della scheda informativa e del fascicolo informativo mediante atti di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 46, paragrafo 2.

CAPO IV

ESPLETAMENTO DELLE PROCEDURE DI OMOLOGAZIONE UE

Articolo 19

Disposizioni generali sull'espletamento delle procedure di omologazione UE

1. Le autorità di omologazione rilasciano una sola omologazione UE per ciascun tipo di macchina mobile non stradale.
2. Le autorità di omologazione verificano quanto segue:
 - (a) la conformità delle modalità di produzione di cui all'articolo 22; e
 - (b) la conformità del tipo di macchina mobile non stradale alle prescrizioni tecniche applicabili.

Se ritiene che un tipo di macchina mobile non stradale, pur se conforme alle prescrizioni tecniche vigenti, presenti un rischio grave, l'autorità di omologazione può rifiutare il rilascio dell'omologazione UE. In tale caso invia immediatamente alle autorità di omologazione degli altri Stati membri e alla Commissione una notifica dettagliata che spiega i motivi della sua decisione e reca le prove a sostegno delle sue conclusioni.

3. L'autorità di omologazione che rifiuta o revoca l'omologazione UE ne informa immediatamente le autorità di omologazione degli altri Stati membri, indicando i motivi della sua decisione, mediante un sistema comune sicuro di trasmissione elettronica.
4. L'autorità di omologazione riunisce in un unico fascicolo di omologazione la documentazione che segue:
 - (a) il fascicolo informativo, i verbali di prova e tutti gli altri documenti aggiunti a tale documentazione dal servizio tecnico o dall'autorità di omologazione nell'esercizio delle loro funzioni;
 - (b) un indice del contenuto provvisto di adeguata numerazione o suddivisione e indicante chiaramente tutte le pagine; esso conferisce al documento un formato che evidenzia le fasi successive della procedura di omologazione UE, in particolare le date delle revisioni e degli aggiornamenti. L'autorità di omologazione tiene a disposizione le informazioni contenute nel fascicolo di omologazione per un periodo di 10 anni dopo il termine di validità dell'omologazione in questione.
5. La Commissione può avere accesso al sistema comune sicuro di trasmissione elettronica di cui al paragrafo 3, all'articolo 20, paragrafo 3, all'articolo 25, paragrafo 3, e all'articolo 26, paragrafo 5. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscano il formato dei documenti elettronici che devono essere messi a disposizione attraverso tale sistema, il meccanismo di scambio e le procedure di informazione delle autorità in merito al rilascio delle omologazioni UE, alle relative modifiche, rifiuti e revoche, nonché alle misure di sicurezza. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 46, paragrafo 2.

Certificato di omologazione UE

1. Dopo il rilascio dell'omologazione UE, il richiedente riceve dall'autorità di omologazione un certificato di omologazione UE.

Il certificato di omologazione UE resta valido fino alla scadenza dell'omologazione UE.

L'autorità di omologazione modifica il certificato di omologazione UE quando la relativa omologazione UE è oggetto di modifica.
2. Il certificato di omologazione UE comprende tutti gli allegati seguenti:
 - (a) fascicolo di omologazione;
 - (b) scheda dei risultati di prova;
 - (c) nome e facsimile della firma della persona autorizzata a firmare i certificati di conformità e dichiarazione relativa alla posizione ricoperta in azienda;
 - (d) facsimile compilato del certificato di conformità.
3. I certificati di omologazione UE sono numerati secondo un sistema armonizzato stabilito dalla Commissione mediante atti di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 46, paragrafo 2. Entro un mese dal rilascio del certificato di omologazione UE, l'autorità di omologazione invia alle autorità di omologazione degli altri Stati membri, mediante un sistema comune sicuro di trasmissione elettronica, una copia del certificato di omologazione UE della macchina mobile non stradale insieme agli allegati.
4. Il certificato di omologazione UE è rilasciato in base al modello stabilito dalla Commissione mediante atti di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 46, paragrafo 2. Per ogni tipo di macchina mobile non stradale, l'autorità di omologazione:
 - (a) completa tutte le parti pertinenti del certificato di omologazione UE, compresa la scheda dei risultati di prova ad esso allegata;
 - (b) compila l'indice del fascicolo di omologazione;
 - (c) rilascia immediatamente al richiedente l'omologazione UE il certificato compilato completo degli allegati.
5. La Commissione adotta il modello della scheda dei risultati di prova di cui al paragrafo 2, lettera b), mediante atti di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 46, paragrafo 2.
6. Se per un'omologazione UE sono imposte, in conformità all'articolo 29, restrizioni alla validità, il certificato di omologazione UE specifica tali restrizioni.
7. L'autorità di omologazione stila un elenco delle prescrizioni o degli atti applicabili e lo allega al certificato di omologazione UE. La Commissione adotta il modello di elenco mediante atti di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 46, paragrafo 2.

Dimostrazione di conformità per l'omologazione UE

1. Ai fini del rilascio dell'omologazione UE deve essere dimostrata la conformità alle prescrizioni del presente regolamento, in particolare alle prescrizioni tecniche applicabili.
2. Il richiedente l'omologazione UE dimostra la conformità alle prescrizioni tecniche applicabili producendo la documentazione tecnica.
3. Se gli atti delegati adottati a norma del presente regolamento prescrivono prove, la documentazione tecnica di cui al paragrafo 2 comprende i verbali di prova relativi alle procedure di prova seguenti:
 - (a) prove effettuate dal fabbricante;
 - (b) prove effettuate da un servizio tecnico designato a svolgere tale attività o dal servizio tecnico interno accreditato, di cui all'articolo 40, di tale fabbricante;
 - (c) prove effettuate dal fabbricante sotto la supervisione di un servizio tecnico designato a svolgere tale attività, diverso dal servizio tecnico interno accreditato di cui all'articolo 40.
4. Ai fini dell'omologazione UE delle macchine mobili non stradali, i componenti o le entità tecniche indipendenti omologati secondo le procedure e le prescrizioni di cui al regolamento (UE) n. 167/2013 o al regolamento (UE) 2018/858 sono accettati qualora siano correttamente installati e integrati nella macchina mobile non stradale e non influiscano sulla sua conformità alle prescrizioni tecniche applicabili.
5. Il formato dei verbali di prova di cui al paragrafo 3 rispetta le prescrizioni generali stabilite dalla Commissione mediante atti di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 46, paragrafo 2.
6. Il richiedente l'omologazione UE mette a disposizione dell'autorità di omologazione tante macchine mobili non stradali quante richieste ai sensi degli atti delegati pertinenti adottati a norma del presente regolamento ai fini dell'esecuzione delle prove da essi previste.

Le prove prescritte sono eseguite su macchine mobili non stradali rappresentative del tipo da omologare.

Il richiedente l'omologazione UE può tuttavia selezionare, in accordo con l'autorità di omologazione, una macchina mobile non stradale che, pur non essendo rappresentativa di tale tipo, combini alcune delle caratteristiche più sfavorevoli con riguardo al livello di prestazioni richiesto. Per agevolare le decisioni durante il processo di selezione possono essere utilizzati metodi di prova virtuali.

7. Previo consenso dell'autorità di omologazione, se il richiedente ne fa richiesta possono essere utilizzati metodi di prova virtuali in alternativa alle procedure di prova di cui al paragrafo 3 rispetto alle prescrizioni di cui agli atti delegati adottati a norma del paragrafo 9.
8. I metodi di prova virtuali devono soddisfare le condizioni specificate negli atti delegati adottati a norma del paragrafo 9.
9. Per garantire che i risultati ottenuti con le prove virtuali siano altrettanto significativi di quelli ottenuti con le prove fisiche, alla Commissione è conferito il potere di

adottare atti delegati conformemente all'articolo 47 che stabiliscano le prescrizioni, il cui rispetto può essere verificato mediante prove virtuali, e le condizioni alle quali devono essere effettuate le prove virtuali.

Articolo 22

Conformità delle modalità di produzione

1. L'autorità di omologazione che rilascia un'omologazione UE adotta le misure necessarie ad accertare, se necessario in collaborazione con le autorità di omologazione degli altri Stati membri, che siano state predisposte modalità di produzione atte a garantire la conformità al tipo omologato e ai piani di controllo documentati, da concordare con il titolare dell'omologazione UE per ciascuna omologazione, delle macchine mobili non stradali in produzione.
2. L'autorità di omologazione verifica che il titolare dell'omologazione UE abbia emesso un numero sufficiente di facsimili di certificati di conformità conformemente all'articolo 27 e che abbia predisposto opportune modalità per assicurare la correttezza dei dati contenuti nei certificati di conformità.
3. L'autorità di omologazione che ha rilasciato un'omologazione UE adotta le misure necessarie ad accertare, in relazione a tale omologazione, se necessario in collaborazione con le autorità di omologazione degli altri Stati membri, che le modalità di cui ai paragrafi 1 e 2 siano ancora adeguate affinché le macchine mobili non stradali in produzione siano ancora conformi al tipo omologato e che i certificati di conformità siano ancora conformi all'articolo 27.
4. L'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE può effettuare, su campioni prelevati nei locali del titolare dell'omologazione UE, compresi i suoi impianti di produzione, tutti i controlli o le prove richiesti per l'omologazione UE.
5. Se un'autorità che ha rilasciato un'omologazione UE accerta che le modalità di cui ai paragrafi 1 e 2 non sono applicate, divergono in misura significativa dalle modalità e dai piani di controllo convenuti o non sono più ritenute adeguate, benché la produzione continui, adotta le misure necessarie a garantire che la procedura per la conformità della produzione sia seguita correttamente o revoca l'omologazione UE.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 47 riguardo alle modalità dettagliate relative alla conformità della produzione.

CAPO V

MODIFICHE DELL'OMOLOGAZIONE UE

Articolo 23

Disposizioni generali

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

2. Tale autorità decide quale tra le procedure stabilite dall'articolo 24 è opportuno seguire.
3. Se necessario e previa consultazione del titolare dell'omologazione UE, l'autorità di omologazione può decidere che è necessario accordare una modifica dell'omologazione UE.
4. Il titolare dell'omologazione UE da modificare presenta una domanda di modifica di un'omologazione UE all'autorità che ha rilasciato l'omologazione UE da modificare.
5. Qualora l'autorità di omologazione accerti che, per introdurre una modifica in un'omologazione UE, siano necessarie nuove ispezioni o prove, ne informa il titolare dell'omologazione UE da modificare.

Le procedure di cui all'articolo 24 si applicano soltanto se, in seguito a tali ispezioni o prove, l'autorità di omologazione conclude che le prescrizioni per l'omologazione UE continuano a essere rispettate.

Articolo 24

Modifiche dell'omologazione UE

1. Qualora accerti che le informazioni contenute nel fascicolo di omologazione sono cambiate, l'autorità di omologazione accorda una modifica dell'omologazione UE oggetto della domanda presentata conformemente all'articolo 23.
2. L'autorità di omologazione considera la modifica una "revisione" se non è necessario ripetere ispezioni o prove.

In tale caso l'autorità di omologazione rilascia all'occorrenza le pagine del fascicolo di omologazione modificate, indicando chiaramente su ciascuna pagina modificata la natura della modifica e la data del nuovo rilascio. Una versione consolidata e aggiornata del fascicolo di omologazione, accompagnata da una descrizione dettagliata delle modifiche, è considerata conforme a tale prescrizione.
3. L'autorità di omologazione considera la modifica un'"estensione" nei casi seguenti:
 - (a) sono necessarie ulteriori ispezioni o prove;
 - (b) una delle informazioni contenute nel certificato di omologazione UE, ad eccezione degli allegati, è cambiata;
 - (c) nuove prescrizioni previste da uno degli atti delegati adottati a norma del presente regolamento diventano applicabili alle macchine mobili non stradali omologate.
4. Ogniqualevolta siano rilasciate pagine modificate del fascicolo di omologazione o una sua versione aggiornata consolidata, si modifica di conseguenza l'indice del fascicolo di omologazione allegato al certificato di omologazione indicando la data dell'ultima estensione o revisione o la data dell'ultimo consolidamento della versione aggiornata.
5. Non è necessaria la modifica dell'omologazione UE di una macchina mobile non stradale se le nuove prescrizioni di cui al paragrafo 3, lettera c), sono irrilevanti dal punto di vista tecnico per quel tipo di macchina mobile non stradale.

Rilascio e notifica di modifiche

1. In caso di revisione, l'autorità di omologazione rilascia al titolare dell'omologazione UE, secondo il caso, i documenti riveduti o la versione consolidata e aggiornata, incluso l'indice riveduto del fascicolo di omologazione.
2. In caso di estensione, l'autorità di omologazione rilascia un certificato di omologazione UE aggiornato, contrassegnato da un numero di estensione progressivo a seconda del numero di estensioni successive già rilasciate. Tale certificato riporta chiaramente il motivo dell'estensione e la data del nuovo rilascio del certificato di omologazione UE aggiornato. Si aggiornano tutte le sezioni rilevanti del certificato, gli allegati e l'indice del fascicolo di omologazione.

L'autorità di omologazione rilascia tale certificato aggiornato, insieme ai relativi allegati, al titolare dell'omologazione UE.
3. L'autorità di omologazione notifica alle autorità di omologazione degli altri Stati membri tutte le modifiche delle omologazioni UE mediante un sistema comune sicuro di trasmissione elettronica.

CAPO VI

VALIDITÀ DELL'OMOLOGAZIONE UE

Cessazione della validità

1. Le omologazioni UE rilasciate hanno validità illimitata.
2. La validità dell'omologazione UE cessa in ciascuno dei casi seguenti:
 - (a) la produzione della macchina mobile non stradale omologata UE cessa in modo definitivo e volontario;
 - (b) nuove prescrizioni applicabili alla macchina mobile non stradale omologata UE diventano obbligatorie per la messa a disposizione sul mercato, l'immatricolazione o l'entrata in circolazione delle macchine mobili non stradali e non è possibile aggiornare l'omologazione conformemente al capo V;
 - (c) la validità dell'omologazione UE scade a causa di una restrizione conformemente all'articolo 29, paragrafo 3;
 - (d) l'omologazione UE è stata revocata a norma dell'articolo 22, paragrafo 5.

Tuttavia, nel caso di cui al primo comma, lettera b), la validità dell'omologazione UE e del relativo certificato cessa 18 mesi dopo la data di applicazione delle nuove prescrizioni di cui al primo comma, lettera b).
3. Quando si riferisce unicamente a una variante di un tipo o di una versione di una variante, la validità dell'omologazione UE della macchina mobile non stradale in questione cessa limitatamente a tale variante o versione specifica.

4. Quando la produzione di un determinato tipo di macchina mobile non stradale cessa definitivamente, il titolare dell'omologazione UE ne informa l'autorità che ha rilasciato l'omologazione UE per tale macchina.
5. Entro un mese dal ricevimento della notifica di cui al paragrafo 4, l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE della macchina mobile non stradale ne informa le autorità di omologazione degli altri Stati membri mediante un sistema comune sicuro di trasmissione elettronica.
6. Fatti salvi i paragrafi 4 e 5, se la validità dell'omologazione UE di una macchina mobile non stradale sta per scadere, il titolare dell'omologazione UE ne informa l'autorità che l'ha rilasciata.

L'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE comunica senza indugio alle autorità di omologazione degli altri Stati membri tutte le informazioni del caso mediante un sistema comune sicuro di trasmissione elettronica.
7. Nella comunicazione di cui al paragrafo 6 sono indicati, in particolare, la data di produzione e il numero di identificazione dell'ultima macchina mobile non stradale prodotta.

CAPO VII

CERTIFICATO DI CONFORMITÀ E TARGHETTA E MARCATURA REGOLAMENTARI

Articolo 27

Certificato di conformità

1. Il fabbricante rilascia un certificato di conformità che accompagna ogni macchina mobile non stradale fabbricata conformemente al relativo tipo omologato UE.
2. Il certificato di conformità è rilasciato all'utilizzatore finale a titolo gratuito insieme alla macchina mobile non stradale. Il rilascio del certificato non può essere subordinato a una richiesta esplicita o alla trasmissione di ulteriori informazioni al titolare dell'omologazione UE.
3. Il certificato di conformità può essere fornito sia in formato cartaceo che in formato elettronico.

Se tuttavia al momento dell'acquisto della macchina mobile non stradale l'acquirente lo richiede, il certificato deve essere fornito in formato cartaceo a titolo gratuito.
4. Per un periodo di 10 anni dalla data di produzione della macchina mobile non stradale il fabbricante rilascia, su richiesta del proprietario della macchina, un duplicato del certificato di conformità a fronte di un corrispettivo non superiore al costo del rilascio. Sul recto di ogni duplicato del certificato deve essere chiaramente visibile il termine "duplicato" nella lingua in cui il certificato di conformità è redatto.
5. Il fabbricante usa il modello del certificato di conformità adottato dalla Commissione mediante atti di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 46, paragrafo 2. Il certificato di conformità è concepito in modo da evitare la falsificazione. A tale fine, gli atti di esecuzione

prevedono che il formato utilizzato per il certificato sia protetto da varie funzioni di sicurezza. Il certificato di conformità è redatto in una lingua ufficiale di uno Stato membro. Ogni autorità di omologazione può chiedere al fabbricante che il certificato di conformità sia tradotto nelle proprie lingue ufficiali.

6. La persona autorizzata a firmare i certificati di conformità fa parte dell'organizzazione del fabbricante ed è debitamente autorizzata dalla direzione a impegnare pienamente la responsabilità giuridica del fabbricante per quanto riguarda la progettazione e la costruzione o la conformità della produzione della macchina mobile non stradale.
7. Il certificato di conformità è compilato in ogni sua parte e non prevede restrizioni all'uso della macchina mobile non stradale che non siano contemplate nel presente regolamento.
8. Il certificato di conformità per le macchine mobili non stradali omologate a norma dell'articolo 29, paragrafo 2, reca nell'intestazione la frase "Per macchine mobili non stradali omologate a norma dell'articolo 29, paragrafo 2, del [OP: inserire il titolo completo e la data del presente regolamento/atto adottato] (omologazione provvisoria)".
9. Fatto salvo il paragrafo 1, il fabbricante può trasmettere per via elettronica il certificato di conformità all'autorità di immatricolazione di qualsiasi Stato membro.

Articolo 28

Targhetta e marcatura regolamentari della macchina mobile non stradale

1. Il fabbricante di una macchina mobile non stradale appone una targhetta regolamentare con la marcatura su ciascuna macchina fabbricata conformemente al tipo omologato.
2. La targhetta regolamentare e la marcatura devono essere conformi al modello stabilito dalla Commissione mediante atti di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 46, paragrafo 2. I primi atti di esecuzione a tale fine sono adottati entro il [OP: inserire la data corrispondente a 30 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento.].

CAPO VIII

NUOVE TECNOLOGIE O NUOVE CONCEZIONI

Articolo 29

Deroghe per nuove tecnologie o nuove concezioni

1. La domanda di cui all'articolo 17 può essere presentata per un tipo di macchina mobile non stradale comprendente nuove tecnologie o concezioni incompatibili con le prescrizioni tecniche applicabili.
2. L'autorità di omologazione rilascia l'omologazione UE per la macchina mobile non stradale di cui al paragrafo 1 dopo aver accertato il rispetto di tutte le condizioni seguenti:

- (a) nella domanda sono indicati i motivi per cui le tecnologie o le concezioni in questione sono incompatibili con le prescrizioni tecniche applicabili;
 - (b) nella domanda sono descritte le implicazioni per gli aspetti interessati dalla nuova tecnologia e le misure adottate per garantire un livello di protezione relativo a tali aspetti almeno equivalente a quello previsto dalle prescrizioni alle quali si chiede di derogare;
 - (c) le descrizioni e i risultati delle prove effettuate da un servizio tecnico designato a svolgere tale attività o dal servizio tecnico interno accreditato, di cui all'articolo 38, di tale fabbricante dimostrano la conformità alla condizione di cui alla lettera b).
3. Il rilascio di tali omologazioni UE con deroghe per nuove tecnologie o concezioni è subordinato all'autorizzazione della Commissione. Tale autorizzazione o il rifiuto del suo rilascio sono comunicati mediante un atto di esecuzione. L'atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 46, paragrafo 2.
- Se del caso, nell'atto di esecuzione è specificato se l'autorizzazione da esso accordata è soggetta a eventuali limitazioni, compreso un periodo di validità.
- In ogni caso l'omologazione UE ha una validità minima di 36 mesi.
4. In attesa dell'autorizzazione della Commissione, l'autorità di omologazione può rilasciare un'omologazione UE provvisoria.
- Tuttavia tale omologazione UE è valida, per il tipo di macchina mobile non stradale oggetto della deroga richiesta, soltanto sul territorio dello Stato membro in questione e in quello degli Stati membri le cui autorità di omologazione hanno accettato tale omologazione conformemente al paragrafo 5.
- Mediante una nota contenente le informazioni di cui al paragrafo 2, l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE provvisoria informa immediatamente la Commissione e le altre autorità di omologazione del fatto che tutte le condizioni di cui a tale paragrafo sono soddisfatte.
- La natura provvisoria e la limitata validità territoriale risultano evidenti dall'intestazione del certificato di omologazione e da quella del certificato di conformità. La Commissione può adottare atti di esecuzione per stabilire modelli per i certificati di omologazione e i certificati di conformità ai fini del presente paragrafo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 46, paragrafo 2.
5. Un'autorità di omologazione diversa dall'autorità di cui al paragrafo 4 può accettare per iscritto l'omologazione UE provvisoria di cui al paragrafo 4 in modo da estenderne la validità al territorio del relativo Stato membro.
6. Qualora la Commissione rifiuti l'autorizzazione, l'autorità di omologazione informa immediatamente il titolare dell'omologazione provvisoria di cui al paragrafo 3 che quest'ultima sarà revocata sei mesi dopo la data di applicazione dell'atto di esecuzione di cui al paragrafo 3.
- Le macchine mobili non stradali possono tuttavia essere immesse sul mercato, immatricolate o messe in circolazione nello Stato membro la cui autorità di omologazione ha rilasciato tale omologazione e in tutti gli Stati membri le cui autorità di omologazione hanno accettato tale omologazione se:

- (a) la macchina è stata fabbricata conformemente all'omologazione UE provvisoria prima della cessazione della sua validità;
- (b) la macchina reca la targhetta e la marcatura regolamentari prescritte dal presente regolamento;
- (c) la macchina è accompagnata dal certificato di conformità provvisorio; e
- (d) i documenti, le informazioni e le istruzioni per gli utilizzatori sono stati redatti conformemente al presente regolamento.

Articolo 30

Successive modifiche di atti delegati e di esecuzione

- 7. Quando autorizza una deroga ai sensi dell'articolo 29, la Commissione prende immediatamente i provvedimenti necessari per adeguare agli sviluppi tecnologici gli atti delegati o di esecuzione pertinenti.
- 8. Una volta modificati gli atti pertinenti, è soppressa ogni restrizione nella decisione della Commissione che autorizza la deroga.
- 9. Se non sono stati presi i provvedimenti necessari per modificare gli atti delegati o di esecuzione, su richiesta dello Stato membro che ha rilasciato l'omologazione la Commissione può autorizzare, mediante una decisione di esecuzione adottata conformemente alla procedura d'esame di cui all'articolo 46, paragrafo 2, lo Stato membro a prorogare l'omologazione UE.

CAPO IX

CLAUSOLE DI SALVAGUARDIA

Articolo 31

Valutazione nazionale delle macchine mobili non stradali che si suppone presentino rischi gravi o non conformità

- 1. L'autorità di vigilanza del mercato di uno Stato membro che abbia motivi sufficienti, sulla base di proprie attività di vigilanza del mercato o di informazioni fornite da un'autorità di omologazione o da un fabbricante o di reclami, per ritenere che una macchina mobile non stradale presenti un rischio grave o non sia conforme al presente regolamento effettua una valutazione della macchina mobile non stradale in questione tenendo conto delle disposizioni del presente regolamento.
- 2. Gli operatori economici interessati e le autorità di omologazione competenti collaborano pienamente con le autorità di vigilanza del mercato.

Procedure nazionali applicabili alle macchine mobili non stradali che presentano rischi gravi o non conformità

1. Se dopo la valutazione ai sensi dell'articolo 31 constata che la macchina mobile non stradale presenta un rischio grave, l'autorità di vigilanza del mercato chiede immediatamente che l'operatore economico interessato adotti senza indugio tutte le misure correttive appropriate per fare in modo che la macchina mobile non stradale in questione non presenti più tale rischio.
2. Se dopo la valutazione ai sensi dell'articolo 31 constata che la macchina mobile non stradale non è conforme al presente regolamento e che non presenta il rischio grave di cui al paragrafo 1, l'autorità di vigilanza del mercato chiede immediatamente che l'operatore economico interessato adotti tutte le misure correttive appropriate entro un termine ragionevole per rendere conforme tale macchina. Tale termine è proporzionato alla gravità della non conformità.
3. Conformemente agli obblighi indicati agli articoli da 6 a 13, gli operatori economici assicurano l'adozione di tutte le misure correttive appropriate per tutte le macchine mobili non stradali in questione che hanno immesso sul mercato, immatricolato o messo in circolazione.
4. Se gli operatori economici non adottano le misure correttive del caso entro il termine di cui al paragrafo 1 o 2 o se il rischio richiede un intervento rapido, le autorità nazionali adottano tutte le opportune misure restrittive provvisorie atte a vietare o a limitare la messa a disposizione sul mercato, l'immatricolazione, compreso il divieto di circolazione sulle strade pubbliche, o l'entrata in circolazione nei rispettivi mercati nazionali delle macchine mobili non stradali in questione, oppure a ritirarle dal mercato o a richiamarle.
5. Alle misure restrittive di cui al paragrafo 4 si applica l'articolo 18 del regolamento (UE) 2019/1020.

Misure correttive e restrittive a livello di Unione

1. L'autorità di vigilanza del mercato che adotta misure correttive o restrittive conformemente all'articolo 32 ne informa immediatamente la Commissione e le autorità nazionali degli altri Stati membri mediante il sistema di informazione e comunicazione di cui all'articolo 34, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2019/1020.

Comunica inoltre senza indugio le sue conclusioni all'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione. Nel caso delle macchine mobili non stradali che presentano rischi gravi, le misure correttive o restrittive sono altresì notificate mediante il sistema di scambio rapido di informazioni (RAPEX) di cui all'articolo 12 della direttiva 2001/95/CE del Parlamento europeo e del Consiglio³¹.

³¹ Direttiva 2001/95/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 dicembre 2001, relativa alla sicurezza generale dei prodotti (GU L 11 del 15.1.2002, pag. 4).

Le informazioni fornite conformemente al primo e secondo comma includono tutti i dettagli disponibili, compresi i dati necessari all'identificazione della macchina mobile non stradale in questione, l'origine della macchina, la natura della presunta non conformità o del rischio connesso, la natura e la durata delle misure correttive e restrittive nazionali adottate nonché, una volta presentate, le argomentazioni addotte dall'operatore economico interessato.

2. Lo Stato membro che adotti misure correttive o restrittive indica se il rischio o la non conformità sono dovuti alle cause seguenti:
 - (a) la mancata conformità della macchina mobile non stradale al presente regolamento; oppure
 - (b) carenze negli atti normativi pertinenti adottati a norma del presente regolamento.
3. Entro un mese dalla notifica di cui al paragrafo 1, gli Stati membri diversi dallo Stato membro che prende misure correttive o restrittive comunicano alla Commissione e agli altri Stati membri le eventuali misure correttive o restrittive che hanno adottato e tutte le informazioni di cui dispongono sulla non conformità o sul rischio della macchina mobile non stradale in questione, nonché, in caso di disaccordo con la misura nazionale notificata, le proprie obiezioni.
4. Se entro tre mesi dalla notifica di cui al paragrafo 1 né un altro Stato membro né la Commissione solleva obiezioni nei confronti di una misura nazionale notificata, gli altri Stati membri garantiscono l'immediata adozione di misure correttive o restrittive analoghe nei loro territori per quanto riguarda la macchina mobile non stradale in questione.
5. Se entro tre mesi dalla notifica di cui al paragrafo 1 un altro Stato membro o la Commissione solleva obiezioni nei confronti di una misura nazionale notificata o se la Commissione ritiene che una misura nazionale notificata sia contraria al diritto dell'Unione, la Commissione consulta senza indugio gli Stati membri in questione e l'operatore o gli operatori economici interessati.
6. Sulla base della consultazione di cui al paragrafo 5, la Commissione adotta atti di esecuzione per decidere in merito alle misure correttive o restrittive armonizzate a livello di Unione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 46, paragrafo 2.
7. La Commissione comunica immediatamente la decisione di cui al paragrafo 6 all'operatore o agli operatori economici interessati. Gli Stati membri applicano le misure contenute negli atti di cui al paragrafo 6 senza indugio e ne informano la Commissione.
8. Se la Commissione ritiene che una misura nazionale notificata sia ingiustificata o contraria al diritto dell'Unione, lo Stato membro in questione revoca o adegua la misura conformemente alla decisione della Commissione di cui al paragrafo 6.
9. Se il rischio o la non conformità sono attribuiti a carenze negli atti normativi adottati a norma del presente regolamento, la Commissione propone le modifiche necessarie agli atti in questione.
10. Qualora considerata giustificata a norma del presente articolo o oggetto di atti di esecuzione di cui al paragrafo 6, la misura correttiva è messa gratuitamente a disposizione dei titolari dei certificati di immatricolazione della macchina mobile non stradale in questione. Se sono state effettuate riparazioni a spese del titolare del

certificato di immatricolazione prima dell'adozione della misura correttiva, il fabbricante rimborsa il costo di tali riparazioni fino a concorrenza del costo delle riparazioni richieste dalla misura correttiva.

CAPO X

COMUNICAZIONE DI INFORMAZIONI TECNICHE

Articolo 34

Informazioni destinate agli utilizzatori

1. Il fabbricante non fornisce informazioni tecniche relative ai dati di cui al presente regolamento che differiscano dai dati omologati dall'autorità competente.
2. Il fabbricante mette a disposizione degli utilizzatori tutte le informazioni rilevanti e tutte le istruzioni necessarie relative a tutte le condizioni o restrizioni connesse all'uso della macchina mobile non stradale.
3. Le informazioni di cui al paragrafo 2 sono riportate nel manuale dell'operatore per l'uso su strada.
4. Il manuale dell'operatore per l'uso su strada, che comprende le informazioni di cui al paragrafo 2, è messo a disposizione insieme alla macchina mobile non stradale:
 - (a) nelle lingue ufficiali dello Stato membro in cui la macchina mobile non stradale deve essere immessa sul mercato, immatricolata o messa in circolazione; e
 - (b) in formato cartaceo o elettronico.

Se il manuale dell'operatore per l'uso su strada è fornito in formato elettronico, il fabbricante fornisce le informazioni su come accedervi o come reperirlo in formato stampato o cartaceo, nelle lingue ufficiali dello Stato membro in cui la macchina mobile non stradale deve essere immessa sul mercato, immatricolata o messa in circolazione.

CAPO XI

DESIGNAZIONE E NOTIFICA DEI SERVIZI TECNICI

Articolo 35

Prescrizioni relative ai servizi tecnici

1. Le autorità di omologazione designatrici garantiscono che, prima di designare un servizio tecnico ai sensi dell'articolo 37, tale servizio soddisfi le prescrizioni di cui ai paragrafi da 2 a 10 del presente articolo.
2. Ad eccezione dei servizi tecnici delle autorità di omologazione e di quelli interni accreditati del fabbricante, di cui all'articolo 38, i servizi tecnici sono istituiti ai sensi della normativa nazionale e godono di personalità giuridica.

3. I servizi tecnici sono enti terzi indipendenti dai processi di progettazione, fabbricazione, fornitura o manutenzione della macchina mobile non stradale che sono chiamati a valutare.

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

4. Il servizio tecnico, i suoi alti dirigenti e il personale addetto allo svolgimento delle categorie di attività per le quali sono designati a norma dell'articolo 37, paragrafo 1, non sono né il progettista, né il fabbricante, né il fornitore, né il responsabile della manutenzione delle macchine mobili non stradali sottoposte a valutazione, né rappresentano soggetti impegnati in tali attività. Ciò non preclude l'uso delle macchine mobili non stradali valutate di cui al paragrafo 3 che sono necessarie per il funzionamento del servizio tecnico né l'utilizzo di tali macchine a fini personali.
5. Il servizio tecnico garantisce che le attività delle sue affiliate o dei suoi subappaltatori non pregiudicano la riservatezza, l'obiettività o l'imparzialità delle categorie di attività per le quali è stato designato.
6. Il servizio tecnico e il relativo personale svolgono le categorie di attività per le quali sono stati designati con il massimo dell'integrità professionale e della competenza tecnica richiesta nello specifico settore e sono liberi da qualsivoglia pressione e incentivo, soprattutto di carattere finanziario, che possa influenzare il loro giudizio o i risultati delle loro attività di valutazione, in particolare pressioni e incentivi provenienti da persone o gruppi di persone interessati ai risultati di tali attività.
7. Il servizio tecnico deve essere in grado di svolgere tutte le categorie di attività per le quali è stato designato ai sensi dell'articolo 37, paragrafo 1, dando all'autorità di omologazione che lo designa prova sufficiente di possedere:
- (a) personale con competenze, conoscenze tecniche specifiche e formazione professionale opportune e un'adeguata esperienza sufficiente per lo svolgimento delle sue funzioni;
 - (b) descrizioni delle procedure pertinenti alle categorie di attività per le quali intende essere designato, con la garanzia che le procedure stesse siano trasparenti e riproducibili;
 - (c) procedure per svolgere le categorie di attività per le quali intende essere designato che tengano debitamente conto del grado di complessità della tecnologia della macchina mobile non stradale in questione e della natura seriale o di massa del processo produttivo; e
 - (d) i mezzi necessari per svolgere adeguatamente le funzioni connesse alle categorie di attività per le quali intende essere designato e l'accesso a tutti gli strumenti o impianti occorrenti.

Deve altresì dimostrare all'autorità di omologazione che lo designa la sua conformità alle norme stabilite negli atti delegati di cui all'articolo 41 che sono rilevanti per le categorie di attività per le quali è stato designato.

8. I servizi tecnici, i loro alti dirigenti e il personale addetto alle valutazioni sono imparziali. Essi non intraprendono alcuna attività che possa entrare in conflitto con la loro indipendenza di giudizio o la loro integrità per quanto riguarda le categorie di attività per le quali sono designati.
9. I servizi tecnici sottoscrivono un contratto di assicurazione per la responsabilità civile in relazione alle loro attività, a meno che detta responsabilità non competa allo Stato membro in base al diritto nazionale o che lo Stato membro stesso non sia direttamente responsabile della valutazione della conformità.
10. Il personale dei servizi tecnici è tenuto al segreto professionale in relazione a tutte le informazioni di cui viene a conoscenza nell'esercizio delle sue funzioni ai sensi del presente regolamento o di qualsiasi disposizione attuativa di diritto interno, tranne che nei confronti dell'autorità di omologazione che lo designa o qualora lo richieda la normativa dell'Unione o nazionale. Sono tutelati i diritti di proprietà.

Articolo 36

Affiliate e subappaltatori dei servizi tecnici

1. I servizi tecnici possono subappaltare alcune delle attività per le quali sono stati designati ai sensi dell'articolo 37, paragrafo 1, o far svolgere queste attività da un'affiliata solo con il consenso dell'autorità di omologazione che li designa.
2. Qualora subappaltino compiti specifici connessi alle categorie di attività per le quali sono stati designati oppure ricorrano a un'affiliata, i servizi tecnici garantiscono che il subappaltatore o l'affiliata soddisfano le prescrizioni di cui all'articolo 35 e ne informano l'autorità di omologazione che li designa.
3. I servizi tecnici si assumono l'intera responsabilità per i compiti svolti da subappaltatori o affiliate, indipendentemente dal luogo in cui questi sono stabiliti.
4. I servizi tecnici tengono a disposizione dell'autorità di omologazione che li designa i documenti riguardanti la valutazione delle qualifiche del subappaltatore o dell'affiliata e dei compiti da essi svolti.

Articolo 37

Designazione dei servizi tecnici

1. A seconda della loro sfera di competenza, i servizi tecnici sono designati per una o più delle categorie di attività seguenti:
 - (a) categoria A: servizi tecnici che eseguono le prove di cui al presente regolamento presso le proprie strutture;
 - (b) categoria B: servizi tecnici che effettuano la supervisione di prove previste dal presente regolamento, qualora tali prove siano eseguite presso strutture del fabbricante o di terzi;
 - (c) categoria C: servizi tecnici che valutano e verificano a scadenze regolari le procedure seguite dal fabbricante per controllare la conformità della produzione;
 - (d) categoria D: servizi tecnici che effettuano la supervisione o eseguono prove o ispezioni destinate alla sorveglianza della conformità della produzione.

2. L'autorità di omologazione può essere designata quale servizio tecnico in relazione a una o più delle attività di cui al paragrafo 1.
3. I servizi tecnici di un paese terzo, diversi da quelli designati ai sensi dell'articolo 38, possono essere notificati ai fini dell'articolo 41, ma solo se tale accettazione di servizi tecnici è prevista da un accordo bilaterale tra l'Unione e il paese terzo in questione. Ciò non impedisce a un servizio tecnico istituito ai sensi della normativa nazionale conformemente all'articolo 35, paragrafo 2, di stabilire filiali in paesi terzi, a condizione che siano direttamente gestite e controllate dal servizio tecnico designato.

Articolo 38

Servizi tecnici interni accreditati del fabbricante

1. Il servizio tecnico interno accreditato di un fabbricante può essere designato solo ai fini dello svolgimento delle attività appartenenti alla categoria A di cui all'articolo 37, paragrafo 1, lettera a). Tale servizio tecnico è separato e distinto dall'impresa e non partecipa alla progettazione, alla fabbricazione, alla fornitura o alla manutenzione delle macchine mobili non stradali, dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti sottoposti alla sua valutazione.
2. Il servizio tecnico interno accreditato è designato dall'autorità di omologazione di uno Stato membro e rispetta le prescrizioni seguenti:
 - (a) il servizio tecnico interno accreditato è accreditato da un organismo nazionale di accreditamento, quale stabilito all'articolo 2, punto 11, del regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio³² e conformemente alle norme di cui all'articolo 39;
 - (b) il servizio tecnico interno accreditato è identificabile, al pari del relativo personale, per quanto concerne l'organizzazione e dispone, all'interno dell'impresa di cui fa parte, di metodi di comunicazione tali da garantirne e dimostrarne l'imparzialità all'organismo nazionale di accreditamento competente;
 - (c) né il servizio tecnico interno accreditato né il suo personale intraprendono alcuna attività che possa entrare in conflitto con la loro indipendenza di giudizio o la loro integrità per quanto riguarda le categorie di attività per le quali sono designati;
 - (d) il servizio tecnico interno accreditato fornisce i propri servizi esclusivamente alle imprese di cui fa parte.
3. I servizi tecnici interni accreditati non devono essere notificati alla Commissione ai fini dell'articolo 41, ma l'impresa di cui fanno parte o l'organismo nazionale di accreditamento trasmettono informazioni sul relativo accreditamento all'autorità di omologazione designante, su richiesta di quest'ultima.

³² Regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, che pone norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti e che abroga il regolamento (CEE) n. 339/93 (GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30).

Articolo 39

Norme in materia di valutazione dei servizi tecnici e dei servizi tecnici interni accreditati

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 47 riguardo alle norme che i servizi tecnici devono rispettare nell'ambito della loro valutazione, ai sensi dell'articolo 40, e all'accreditamento dei servizi tecnici interni, ai sensi dell'articolo 38.

Articolo 40

Valutazione delle competenze dei servizi tecnici

1. L'autorità di omologazione designante redige una relazione di valutazione attestante che il servizio tecnico candidato è stato valutato in ordine alla sua conformità alle prescrizioni del presente regolamento e agli atti delegati adottati a norma dello stesso. Tale relazione può includere un certificato di accreditamento rilasciato da un organismo di accreditamento.
2. La valutazione su cui si basa la relazione di cui al paragrafo 1 è effettuata conformemente alle norme stabilite in un atto delegato di cui all'articolo 39. La relazione di valutazione è riveduta almeno ogni tre anni.
3. La relazione di valutazione è inviata alla Commissione, su richiesta di quest'ultima. In tali casi, se la valutazione non è basata sul certificato di accreditamento rilasciato da un organismo nazionale di accreditamento attestante che il servizio tecnico soddisfa le prescrizioni del presente regolamento, l'autorità di omologazione designante fornisce alla Commissione le prove documentali attestanti la competenza del servizio tecnico e le modalità predisposte per garantire che sia periodicamente controllato dall'autorità di omologazione designante e soddisfatti le prescrizioni del presente regolamento e degli atti delegati adottati a norma dello stesso.
4. L'autorità di omologazione che intenda essere designata quale servizio tecnico ai sensi dell'articolo 37, paragrafo 2, documenta la conformità attraverso una valutazione, effettuata da controllori indipendenti, dell'attività oggetto della valutazione. Detti controllori possono provenire dalla stessa organizzazione purché siano gestiti separatamente dal personale che esegue l'attività oggetto della valutazione.
5. Un servizio tecnico interno accreditato soddisfa le disposizioni pertinenti del presente articolo.

Articolo 41

Procedure di notifica

1. Gli Stati membri notificano alla Commissione nome, indirizzo (anche elettronico), persone responsabili e categoria di attività di ciascun servizio tecnico che hanno designato, nonché eventuali modifiche successive di tali designazioni. L'atto di notifica indica le competenze, tra quelle indicate nell'allegato del presente regolamento, per le quali i servizi tecnici sono stati designati.
2. Un servizio tecnico può svolgere le attività di cui all'articolo 37, paragrafo 1, per conto dell'autorità di omologazione designante competente per l'omologazione solo

se è stato in precedenza notificato alla Commissione in conformità al paragrafo 1 del presente articolo.

3. Il servizio tecnico di cui al paragrafo 2 può essere designato da più autorità di omologazione designanti e notificato dagli Stati membri di tali autorità di omologazione designanti indipendentemente dalla categoria o dalle categorie di attività che svolgerà ai sensi dell'articolo 37, paragrafo 1.
4. Gli Stati membri notificano alla Commissione ogni successiva modifica di rilievo della designazione.
5. Se un'organizzazione specifica o un'entità competente che svolge un'attività non rientrante fra quelle di cui all'articolo 37, paragrafo 1, deve essere designata in esecuzione degli atti delegati adottati a norma del presente regolamento, la notifica è effettuata ai sensi del presente articolo.
6. La Commissione pubblica sul proprio sito web un elenco e gli estremi dei servizi tecnici notificati ai sensi del presente articolo.

Articolo 42

Modifiche delle designazioni

1. Qualora accerti o sia informata del fatto che un servizio tecnico designato non è più conforme alle prescrizioni stabilite dal presente regolamento o non adempie ai suoi obblighi, l'autorità di omologazione designante limita, sospende o revoca la designazione, a seconda dei casi, in funzione della gravità del mancato rispetto di tali prescrizioni o dell'inadempimento di tali obblighi. Lo Stato membro che ha notificato il servizio tecnico ne informa immediatamente la Commissione. La Commissione modifica di conseguenza le informazioni pubblicate di cui all'articolo 41, paragrafo 6.
2. In caso di limitazione, sospensione o ritiro della designazione, ovvero di cessazione dell'attività del servizio tecnico, l'autorità di omologazione designante adotta le misure necessarie a garantire che le pratiche di tale servizio tecnico siano evase da un altro servizio tecnico o siano messe a disposizione dell'autorità di omologazione designante o dell'autorità di vigilanza del mercato, su richiesta di queste ultime.

Articolo 43

Contestazione della competenza dei servizi tecnici

1. La Commissione indaga su tutti i casi che ritiene dubbi, o che siano portati alla sua attenzione in quanto tali, in relazione alla competenza di un servizio tecnico o al costante rispetto, da parte dello stesso, delle prescrizioni applicabili e delle responsabilità che gli competono.
2. Lo Stato membro dell'autorità di omologazione designante fornisce alla Commissione, su richiesta, tutte le informazioni relative al fondamento della designazione o del mantenimento della designazione del servizio tecnico in questione.
3. La Commissione garantisce la riservatezza di tutte le informazioni sensibili raccolte nel corso delle sue indagini.

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

Qualora necessario, la Commissione chiede a tale Stato membro di sospendere, limitare o revocare la designazione.

Se uno Stato membro non adotta le misure correttive necessarie, la Commissione può adottare atti di esecuzione per decidere di limitare, sospendere o revocare la designazione del servizio tecnico in questione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 46, paragrafo 2. La Commissione notifica tali atti di esecuzione allo Stato membro interessato e aggiorna di conseguenza le informazioni pubblicate di cui all'articolo 41, paragrafo 6.

Articolo 44

Obblighi operativi dei servizi tecnici

1. I servizi tecnici svolgono le categorie di attività per le quali sono stati designati per conto dell'autorità di omologazione designante e conformemente alle procedure di valutazione e di prova di cui al presente regolamento. .
2. I servizi tecnici esercitano la supervisione o effettuano essi stessi le prove richieste per un'omologazione o le ispezioni indicate nel presente regolamento. I servizi tecnici non effettuano prove, valutazioni o ispezioni per le quali non siano stati debitamente designati dalla rispettiva autorità di omologazione.
3. In ogni momento, i servizi tecnici:
 - (a) autorizzano la propria autorità di omologazione designante ad assisterli all'atto della valutazione della conformità, se del caso; e
 - (b) fatti salvi l'articolo 35, paragrafo 10, e l'articolo 45, forniscono alla propria autorità di omologazione designante le informazioni sulle categorie di attività rientranti nell'ambito di applicazione del presente regolamento che possano essere richieste.
4. Se constata il mancato rispetto da parte del fabbricante delle prescrizioni stabilite dal presente regolamento, il servizio tecnico ne dà comunicazione all'autorità di omologazione designante affinché questa imponga al fabbricante l'obbligo di adottare le opportune misure correttive, chiedendogli altresì di non rilasciare un certificato di omologazione a meno che non siano state adottate le opportune misure correttive che soddisfino l'autorità di omologazione.
5. Qualora nel corso del controllo della conformità della produzione, dopo il rilascio di un certificato di omologazione, un servizio tecnico che agisce per conto dell'autorità di omologazione designante riscontri che una macchina mobile non stradale non è più conforme al presente regolamento, lo comunica all'autorità di omologazione designante. L'autorità di omologazione adotta le opportune misure previste dall'articolo 22.

Obblighi di informazione dei servizi tecnici

1. I servizi tecnici informano la propria autorità di omologazione designante in merito:
 - (a) a ogni caso di non conformità riscontrata che possa comportare il rifiuto, la limitazione, la sospensione o il ritiro di un certificato di omologazione;
 - (b) ad ogni circostanza che influisca sulla portata e sulle condizioni della loro designazione;
 - (c) ad eventuali richieste di informazioni ricevute dalle autorità di vigilanza del mercato in relazione alle proprie attività.
2. Su richiesta della propria autorità di omologazione designante, i servizi tecnici forniscono informazioni sulle attività rientranti nell'ambito della loro designazione e qualsiasi altra attività svolta, incluse quelle transfrontaliere e di subappalto.

CAPO XII

ATTI DI ESECUZIONE E ATTI DELEGATI

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal "Comitato tecnico per i veicoli agricoli" (TC-AV), istituito dall'articolo 69 del regolamento (UE) n. 167/2013. Si tratta di un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.
3. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 4, paragrafo 5, all'articolo 15, paragrafo 2, all'articolo 21, paragrafo 9, all'articolo 22, paragrafo 6, e all'articolo 39 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal *[OP: inserire la data di entrata in vigore.]*. La Commissione redige una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non vi si opponga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

3. La delega di potere di cui all'articolo 4, paragrafo 5, all'articolo 15, paragrafo 2, all'articolo 21, paragrafo 9, all'articolo 22, paragrafo 6, e all'articolo 39 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Non appena adotta un atto delegato, anche di revisione, modifica o abrogazione, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 5, dell'articolo 15, paragrafo 2, dell'articolo 21, paragrafo 9, dell'articolo 22, paragrafo 6, e dell'articolo 39 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio solleva obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui l'atto è loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio informano la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

CAPO XIII

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 48

Modifica del regolamento (UE) 2019/1020

Nell'allegato I del regolamento (UE) 2019/1020 è aggiunto il seguente punto:

"71. [Regolamento XXX] "relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato delle macchine mobili non stradali circolanti su strade pubbliche, che modifica il regolamento (UE) 2019/1020".

Articolo 49

Forum

1. La Commissione istituisce, presiede e gestisce un forum per lo scambio di informazioni sull'applicazione ("forum").
Il forum è composto da rappresentanti delle autorità di omologazione e delle autorità di vigilanza del mercato nominati da ciascuno degli Stati membri.
Ogniquale volta opportuno, possono essere invitati al forum in qualità di osservatori, conformemente al regolamento interno di cui al paragrafo 6, servizi tecnici e rappresentanti del Parlamento europeo, dell'industria, di altri operatori economici di rilievo nonché di portatori di interessi del settore della sicurezza.
2. Le funzioni di consulenza del forum hanno come obiettivo la promozione delle migliori pratiche per favorire l'interpretazione e l'attuazione uniformi del presente regolamento.

Il forum prende in considerazione:

- (a) le questioni relative all'interpretazione uniforme delle prescrizioni stabilite dal presente regolamento;
 - (b) i risultati delle attività relative all'omologazione e alla vigilanza del mercato;
 - (c) le questioni di rilevanza generale per l'applicazione delle prescrizioni stabilite nel presente regolamento in relazione alla valutazione, alla designazione e al monitoraggio dei servizi tecnici;
 - (d) le violazioni da parte degli operatori economici;
 - (e) l'attuazione delle misure correttive o restrittive stabilite al capo IX;
 - (f) la pianificazione, il coordinamento e i risultati delle attività di vigilanza del mercato.
3. Il forum può esprimere un parere o formulare una raccomandazione nell'ambito delle sue funzioni di consulenza tenendo conto dell'esito delle considerazioni ai sensi del paragrafo 2.
4. Quando esprime un parere o formula una raccomandazione, il forum si adopera per raggiungere un consenso. Qualora non sia possibile raggiungere un consenso, il forum esprime il suo parere o formula le sue raccomandazioni a maggioranza semplice degli Stati membri. Ciascuno Stato membro dispone di un voto. Gli Stati membri con posizioni divergenti possono chiedere che le loro posizioni e le relative motivazioni siano riportate nel parere o nelle raccomandazioni del forum.
5. Quando adotta atti di esecuzione, la Commissione tiene debitamente conto dei pareri espressi dal forum conformemente al paragrafo 2.
6. Il forum stabilisce il proprio regolamento interno.
7. Ai fini del presente regolamento:
- (a) non si applicano l'articolo 30, paragrafo 2, e l'articolo 32 del regolamento (UE) 2019/1020;
 - (b) i riferimenti all'"ADCO" di cui all'articolo 11, paragrafo 8, all'articolo 30, paragrafi 1 e 3, all'articolo 31, paragrafo 2, e all'articolo 33 del regolamento (UE) 2019/1020 si intendono fatti al forum.

Articolo 50

Sanzioni

1. Gli Stati membri stabiliscono le norme relative alle sanzioni da applicarsi in caso di violazione del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie per assicurarne l'applicazione. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano tali disposizioni alla Commissione entro il *[OP: inserire la data corrispondente al giorno esatto che precede la data di applicazione del presente regolamento.]* e provvedono poi a dare immediata notifica delle eventuali modifiche successive.
2. Le violazioni soggette a sanzioni comprendono:
- (a) il rilascio di dichiarazioni false durante le procedure di omologazione o le procedure di richiamo;

- (b) la falsificazione dei risultati delle prove relative all'omologazione o alla conformità in servizio;
- (c) la mancata comunicazione di dati o specifiche tecniche che potrebbero determinare il richiamo, il rifiuto o il ritiro dell'omologazione;
- (d) il rifiuto di consentire l'accesso alle informazioni;
- (e) la messa a disposizione sul mercato o la messa in circolazione, da parte di operatori economici, di macchine mobili non stradali che necessitano di omologazione senza che la posseggano, oppure la falsificazione di documenti o marcature a tale scopo;
- (f) il mancato rispetto di obblighi da parte di operatori economici;
- (g) la non conformità, da parte dei servizi tecnici, alle prescrizioni concernenti la loro designazione.

Articolo 51

Riesame

1. Entro il [OP: inserire la data corrispondente a 60 mesi dopo la data di applicazione del presente regolamento.] la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione del presente regolamento, corredata, se necessario, di adeguate proposte legislative.
2. La relazione, che deve basarsi su una consultazione dei portatori di interessi, deve tenere conto delle norme europee o internazionali vigenti in materia, nonché delle informazioni di cui al paragrafo 3.
3. Entro il [OP: inserire la data corrispondente a 48 mesi dopo la data di applicazione del presente regolamento.] gli Stati membri comunicano alla Commissione:
 - (a) l'applicazione delle procedure di omologazione e di vigilanza del mercato stabilite nel presente regolamento;
 - (b) il numero di omologazioni UE rilasciate a norma del presente regolamento dal [OP: inserire la data corrispondente alla data di applicazione del presente regolamento.];
 - (c) le prescrizioni nazionali in materia di omologazione di piccole serie, di omologazione individuale e di omologazione nazionale, nonché il numero di tali omologazioni rilasciate dal [OP: inserire la data corrispondente alla data di applicazione del presente regolamento.].

Articolo 52

Disposizioni transitorie

In deroga al presente regolamento, fino al...[inserire la data corrispondente a otto anni dalla data di applicazione], gli Stati membri possono applicare qualunque normativa nazionale in materia di omologazione nazionale per la circolazione sulle strade pubbliche delle macchine mobili non stradali immesse sul mercato tra il..... [Inserire la data di applicazione] e il...[inserire la data corrispondente a otto anni dalla data di applicazione]. Durante tale

periodo di tempo, il fabbricante può scegliere se richiedere l'omologazione UE oppure uniformarsi alla normativa nazionale pertinente.

Articolo 53

Entrata in vigore e applicazione

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

Esso si applica a decorrere dal *[OP: inserire la data corrispondente a 36 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento.]*

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

Per il Consiglio