

Gazzetta ufficiale

dell'Unione europea

L 24



Edizione
in lingua italiana

Legislazione

58° anno

30 gennaio 2015

Sommario

II Atti non legislativi

REGOLAMENTI

- ★ **Regolamento (UE) 2015/138 del Consiglio, del 29 gennaio 2015, che modifica il regolamento (UE) n. 208/2014, concernente misure restrittive nei confronti di talune persone, entità e organismi in considerazione della situazione in Ucraina** 1
- ★ **Regolamento di esecuzione (UE) 2015/139 della Commissione, del 27 gennaio 2015, che modifica il regolamento (CE) n. 1484/95 per quanto riguarda la fissazione dei prezzi rappresentativi nei settori delle carni di pollame e delle uova nonché per l'ovoalbumina** 3
- ★ **Regolamento (UE) 2015/140 della Commissione, del 29 gennaio 2015, recante modifica del regolamento (UE) n. 965/2012 per quanto riguarda la cabina di pilotaggio sterile, nonché rettifica dello stesso regolamento** 5
- ★ **Regolamento di esecuzione (UE) 2015/141 della Commissione, del 29 gennaio 2015, che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 367/2014 che stabilisce il saldo netto disponibile per le spese del FEAGA** 11
- Regolamento di esecuzione (UE) 2015/142 della Commissione, del 29 gennaio 2015, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli 14

DECISIONI

- ★ **Decisione (PESC) 2015/143 del Consiglio, del 29 gennaio 2015, che modifica la decisione 2014/119/PESC, relativa a misure restrittive nei confronti di talune persone, entità e organismi in considerazione della situazione in Ucraina** 16
- ★ **Decisione di esecuzione (UE) 2015/144 della Commissione, del 28 gennaio 2015, che stabilisce le procedure per la presentazione delle domande di sovvenzione, delle richieste di pagamento e delle informazioni connesse in relazione alle misure di emergenza contro le malattie animali di cui al regolamento (UE) n. 652/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio [notificata con il numero C(2015) 250]** 17

IT

Gli atti i cui titoli sono stampati in caratteri chiari appartengono alla gestione corrente. Essi sono adottati nel quadro della politica agricola e hanno generalmente una durata di validità limitata.

I titoli degli altri atti sono stampati in grassetto e preceduti da un asterisco.

- ★ **Regolamento n. 78 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UN/ECE)**
— **Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei veicoli delle categorie L₁, L₂, L₃, L₄ e L₅**
per quanto riguarda la frenatura [2015/145] 30

II

(Atti non legislativi)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO (UE) 2015/138 DEL CONSIGLIO

del 29 gennaio 2015

che modifica il regolamento (UE) n. 208/2014, concernente misure restrittive nei confronti di talune persone, entità e organismi in considerazione della situazione in Ucraina

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 215,

vista la decisione 2014/119/PESC del Consiglio, del 5 marzo 2014, concernente misure restrittive nei confronti di talune persone, entità e organismi in considerazione della situazione in Ucraina ⁽¹⁾,

vista la proposta congiunta dell'alto rappresentante dell'Unione per gli affari esteri e la politica di sicurezza e della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) n. 208/2014 del Consiglio ⁽²⁾ attua alcune misure previste dalla decisione 2014/119/PESC e dispone il congelamento dei fondi e delle risorse economiche di determinate persone identificate come responsabili di appropriazione indebita di fondi statali ucraini e di persone responsabili di violazioni dei diritti umani in Ucraina, nonché delle persone fisiche o giuridiche, delle entità o degli organismi ad esse associati.
- (2) Il 29 gennaio 2015 il Consiglio ha adottato la decisione (PESC) 2015/143 ⁽³⁾, che modifica la decisione 2014/119/PESC onde chiarire i criteri di designazione per il congelamento dei fondi delle persone identificate come responsabili dell'appropriazione indebita di fondi statali ucraini.
- (3) Tale modifica rientra nell'ambito di applicazione del trattato sul funzionamento dell'Unione europea e, pertanto, al fine in particolare di garantirne l'applicazione uniforme in tutti gli Stati membri, la sua attuazione richiede un'azione normativa a livello di Unione. È opportuno pertanto modificare di conseguenza il regolamento (UE) n. 208/2014,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

All'articolo 3 del regolamento (UE) n. 208/2014 è inserito il paragrafo seguente:

«1 bis. Ai fini del paragrafo 1, tra le persone identificate come responsabili dell'appropriazione indebita di fondi statali ucraini sono comprese le persone sottoposte a indagine da parte delle autorità ucraine:

- a) per appropriazione indebita di fondi o beni pubblici ucraini o per essersi rese complici di tale appropriazione; o
- b) per abuso d'ufficio in qualità di titolari di un ufficio o di una carica pubblica per procurare a se stesse o a una parte terza un vantaggio ingiustificato, arrecando tal modo pregiudizio ai fondi o beni pubblici ucraini, o per essersi rese complici di tale abuso.»

⁽¹⁾ GUL 66 del 6.3.2014, pag. 26.⁽²⁾ Regolamento (UE) n. 208/2014 del Consiglio, del 5 marzo 2014, concernente misure restrittive nei confronti di talune persone, entità e organismi in considerazione della situazione in Ucraina (GUL 66 del 6.3.2014, pag. 1).⁽³⁾ Cfr. la pagina 16 della Gazzetta ufficiale.

Articolo 2

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

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

Fatto a Bruxelles, il 29 gennaio 2015

Per il Consiglio

Il presidente

F. MOGHERINI

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2015/139 DELLA COMMISSIONE**del 27 gennaio 2015****che modifica il regolamento (CE) n. 1484/95 per quanto riguarda la fissazione dei prezzi rappresentativi nei settori delle carni di pollame e delle uova nonché per l'ovoalbumina**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 1308/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, recante organizzazione comune dei mercati dei prodotti agricoli e che abroga i regolamenti (CEE) n. 922/72, (CEE) n. 234/79, (CE) n. 1037/2001 e (CE) n. 1234/2007 del Consiglio ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 183, lettera b),visto il regolamento (UE) n. 510/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, sul regime di scambi per talune merci ottenute dalla trasformazione di prodotti agricoli e che abroga i regolamenti (CE) n. 1216/2009 e (CE) n. 614/2009 del Consiglio ⁽²⁾, in particolare l'articolo 5, paragrafo 6, lettera a),

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 1484/95 della Commissione ⁽³⁾ ha stabilito le modalità d'applicazione del regime relativo all'applicazione dei dazi addizionali all'importazione e ha fissato i prezzi rappresentativi nei settori delle carni di pollame e delle uova nonché per l'ovoalbumina.
- (2) Il controllo regolare dei dati sui quali è basata la determinazione dei prezzi rappresentativi per i prodotti dei settori delle carni di pollame e delle uova nonché per l'ovoalbumina evidenzia la necessità di modificare i prezzi rappresentativi per le importazioni di alcuni prodotti, tenendo conto delle variazioni dei prezzi secondo l'origine.
- (3) Occorre pertanto modificare in tal senso il regolamento (CE) n. 1484/95.
- (4) Data la necessità di garantire che questa misura si applichi il più rapidamente possibile dopo la messa a disposizione dei dati aggiornati, è opportuno che il presente regolamento entri in vigore il giorno della sua pubblicazione,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

L'allegato I del regolamento (CE) n. 1484/95 è sostituito dal testo riportato nell'allegato del presente regolamento.

*Articolo 2*Il presente regolamento entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

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

Fatto a Bruxelles, il 27 gennaio 2015

*Per la Commissione,
a nome del presidente*

Jerzy PLEWA

Direttore generale dell'Agricoltura e dello sviluppo rurale⁽¹⁾ GUL 347 del 20.12.2013, pag. 671.⁽²⁾ GUL 150 del 20.5.2014, pag. 1.⁽³⁾ Regolamento (CE) n. 1484/95 della Commissione, del 28 giugno 1995, che stabilisce le modalità d'applicazione del regime relativo all'applicazione dei dazi addizionali all'importazione e fissa i prezzi rappresentativi nei settori delle uova e del pollame nonché per l'ovoalbumina e che abroga il regolamento n. 163/67/CEE (GUL 145 del 29.6.1995, pag. 47).

ALLEGATO

«ALLEGATO I

Codice NC	Designazione delle merci	Prezzo rappresentativo (EUR/100 kg)	Cauzione di cui all'articolo 3 (EUR/100 kg)	Origine ⁽¹⁾
0207 12 10	Carcasse di polli presentazione 70 %, congelate	125,5	0	AR
0207 12 90	Carcasse di polli presentazione 65 %, congelate	150,6	0	AR
		146,2	0	BR
0207 14 10	Pezzi disossati di galli o di galline, congelati	327,9	0	AR
		232,8	20	BR
		349,8	0	CL
		277,5	7	TH
0207 14 50	Petti di pollo, congelati	213,4	0	BR
0207 14 60	Cosce di pollo, congelate	134,5	3	BR
0207 27 10	Pezzi disossati di tacchini, congelati	372,2	0	BR
		516,1	0	CL
1602 32 11	Preparazioni non cotte di galli o di galline	254,6	10	BR

⁽¹⁾ Nomenclatura dei paesi stabilita dal regolamento (UE) n. 1106/2012 della Commissione, del 27 novembre 2012, che attua il regolamento (CE) n. 471/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativo alle statistiche comunitarie del commercio estero con i paesi terzi, per quanto riguarda l'aggiornamento della nomenclatura dei paesi e territori (GU L 328 del 28.11.2012, pag. 7). Il codice "ZZ" sta per "altre origini".»

REGOLAMENTO (UE) 2015/140 DELLA COMMISSIONE**del 29 gennaio 2015****recante modifica del regolamento (UE) n. 965/2012 per quanto riguarda la cabina di pilotaggio sterile, nonché rettifica dello stesso regolamento**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 8, paragrafo 5,

considerando quanto segue:

- (1) Gli operatori e il personale responsabili dell'esercizio di determinati aeromobili devono soddisfare i requisiti essenziali stabiliti all'allegato IV, punto 8.b, del regolamento (CE) n. 216/2008.
- (2) Il regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione ⁽²⁾ stabilisce le condizioni per l'impiego in sicurezza dell'aeromobile.
- (3) Per prevenire i rischi connessi a potenziali errori causati da perturbazioni o distrazioni dell'equipaggio di volo durante talune fasi di volo, è opportuno disporre che gli operatori si astengano dal prescrivere ai membri dell'equipaggio di svolgere attività diverse da quelle richieste dall'impiego sicuro dell'aeromobile.
- (4) Il regolamento (UE) n. 968/2012 limita il numero di persone che possono essere trasportate a bordo dell'aeromobile durante operazioni specializzate. Tale limite non appare tuttavia giustificato da ragioni di sicurezza. È quindi opportuno modificare l'articolo 5, paragrafo 7, di tale regolamento.
- (5) Il regolamento (UE) n. 71/2014 della Commissione ⁽³⁾ ha inserito l'articolo 9 bis nel regolamento (CE) n. 965/2012. Il regolamento (UE) n. 83/2014 della Commissione ⁽⁴⁾ ha successivamente inserito nel medesimo regolamento un articolo recante lo stesso numero, che tuttavia avrebbe dovuto essere contraddistinto con il numero 9 ter. A fini di chiarezza e certezza giuridica è opportuno sostituire e numerare correttamente l'articolo 9 bis inserito dal regolamento (UE) n. 83/2014.
- (6) Per ragioni di certezza giuridica e a fini di coerenza con la terminologia impiegata nel regolamento (CE) n. 216/2008, è necessario rettificare, in talune versioni linguistiche, il termini usati nel regolamento (UE) n. 965/2012.
- (7) Occorre pertanto modificare di conseguenza il regolamento (UE) n. 965/2012.
- (8) Le misure previste dal presente regolamento si basano sul parere ⁽⁵⁾ espresso dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea conformemente all'articolo 17, paragrafo 2, lettera b), e all'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 216/2008.
- (9) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 65 del regolamento (CE) n. 216/2008,

⁽¹⁾ GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1.

⁽²⁾ Regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 296 del 25.10.2012, pag. 1).

⁽³⁾ Regolamento (UE) n. 71/2014 della Commissione, del 27 gennaio 2014, recante modifica del regolamento (UE) n. 965/2012 che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 23 del 28.1.2014, pag. 27).

⁽⁴⁾ Regolamento (UE) n. 83/2014 della Commissione, del 29 gennaio 2014, recante modifica del regolamento (UE) n. 965/2012 che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 28 del 31.1.2014, pag. 17).

⁽⁵⁾ Parere n. 05/2013, del 10 giugno 2013, dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea ai fini di un regolamento della Commissione recante norme di attuazione per le procedure in cabina di pilotaggio sterile.

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (UE) n. 965/2012 è modificato nel modo seguente:

1) l'articolo 5 è così modificato:

a) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

«4. Gli operatori di velivoli e elicotteri non complessi, nonché di palloni e alianti, che effettuano operazioni non commerciali, incluse operazioni non commerciali specializzate, devono utilizzare l'aeromobile in conformità alle disposizioni di cui all'allegato VII.»;

b) nel paragrafo 5, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) altri velivoli ed elicotteri nonché palloni e alianti in conformità alle disposizioni di cui all'allegato VII.»;

c) nel paragrafo 7, la seconda frase è sostituita dalla seguente:

«Esclusi i membri dell'equipaggio, non possono essere trasportate a bordo persone diverse da quelle indispensabili per la missione.»;

2) l'articolo 6 è così modificato:

a) nel paragrafo 2, la prima frase è sostituita dalla seguente:

«2. In deroga all'articolo 5, paragrafo 1, l'esercizio dei velivoli rientranti tra gli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 216/2008 avviene a norma della decisione C(2009) 7633 della Commissione, del 14 ottobre 2009, quando vengono utilizzati in operazioni CAT.»;

b) nel paragrafo 4 bis, la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«4 bis. In deroga all'articolo 5, paragrafi 1 e 6, le seguenti operazioni con velivoli ed elicotteri non complessi nonché palloni e alianti possono essere condotte in conformità all'allegato VII.»;

3) l'articolo 9 bis, quale inserito dal regolamento (CE) n. 83/2014, è sostituito dal seguente:

«Articolo 9 ter

Esame

L'Agenzia effettua un esame continuo dell'efficacia delle disposizioni concernenti i limiti dei tempi di volo e di servizio e i requisiti relativi ai tempi di riposo contenuti negli allegati II e III. Entro il 18 febbraio 2019 l'Agenzia presenta una prima relazione sui risultati di tale esame.

L'esame presuppone competenze scientifiche e si basa sui dati operativi raccolti, con l'assistenza degli Stati membri, nel lungo termine successivamente alla data di applicazione del presente regolamento.

L'esame valuta quanto meno l'impatto dei seguenti fattori sullo stato di attenzione dell'equipaggio:

a) tempi di servizio superiori a 13 ore nell'orario più favorevole del giorno;

b) tempi di servizio superiori a 10 ore nell'orario meno favorevole del giorno;

c) tempi di servizio superiori a 11 ore per i membri dell'equipaggio in uno stato di acclimatazione sconosciuto;

d) tempi di servizio che includono un numero elevato di tratte (più di 6);

- e) servizi a chiamata come “standby” o riserva seguiti da servizi di volo; e
 - f) orari irregolari.»;
- 4) gli allegati I, III, IV, VI e VIII sono modificati in conformità all'allegato I del presente regolamento.

Article 2

Il regolamento (UE) n. 965/2012 è rettificato nel modo seguente:

- 1) (non riguarda la versione italiana);
- 2) gli allegati II, III, IV, VII e VIII sono rettificati in conformità all'allegato II del presente regolamento.

Articolo 3

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

Il punto 3 dell'articolo 1 si applica tuttavia dal 18 febbraio 2016.

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

Fatto a Bruxelles, il 29 gennaio 2015

Per la Commissione
Il presidente
Jean-Claude JUNKER

ALLEGATO I

Gli allegati I, III, IV, VI e VIII del regolamento (UE) n. 965/2012 sono modificati nel modo seguente:

1) nell'allegato I è inserito il seguente punto 109 *bis*:

«109 *bis*) “cabina di pilotaggio sterile”: il periodo di tempo in cui i membri dell'equipaggio non sono disturbati o distratti, tranne che per questioni essenziali al funzionamento sicuro dell'aeromobile o alla sicurezza degli occupanti;»

2) l'allegato III (Parte ORO):

a) nella norma ORO.GEN.110, la lettera f) è sostituita dalla seguente:

«f) L'operatore stabilisce le procedure e le istruzioni per l'impiego in sicurezza di ciascun tipo di aeromobile, inclusi i compiti e le responsabilità del personale di terra e dei membri dell'equipaggio per tutti i tipi di operazioni a terra e in volo. Tali procedure e istruzioni non possono prescrivere che, durante le fasi critiche del volo, i membri dell'equipaggio svolgano attività diverse da quelle previste per l'impiego in sicurezza dell'aeromobile. Devono essere incluse anche le procedure e le istruzioni per la cabina di pilotaggio sterile.»;

b) nella norma ORO.MLR.105, la lettera a), è sostituita dalla seguente:

«a) Viene stabilita una lista degli equipaggiamenti minimi (MEL), come precisato al punto 8.a.3 dell'allegato IV del regolamento (CE) n. 216/2008, basata sulla corrispondente lista degli equipaggiamenti minimi di riferimento (MMEL), definita nei dati stabiliti in conformità al regolamento (UE) n. 748/2012. Se non è stata stabilita una MMEL nell'ambito dei dati di idoneità operativa, la MEL può basarsi sulla pertinente MMEL ammessa dallo Stato dell'operatore o del registro, a seconda dei casi.»;

(3) nell'allegato IV (Parte CAT) è inserita la seguente norma:

«CAT.GEN.MPA.124 Rullaggio dell'aeromobile

L'operatore stabilisce le procedure per il rullaggio dell'aeromobile al fine di garantirne l'impiego in sicurezza e potenziare la sicurezza della pista.»;

(4) nell'allegato VI (Parte NCC) è inserita la seguente norma:

«NCC.GEN. 119 Rullaggio dell'aeromobile

L'operatore stabilisce le procedure per il rullaggio al fine di garantirne l'impiego in sicurezza e potenziare la sicurezza della pista.»;

(5) nell'allegato VIII, è inserita la seguente norma:

«SPO.GEN.119 Rullaggio dell'aeromobile

L'operatore stabilisce le procedure per il rullaggio dell'aeromobile al fine di garantirne l'impiego in sicurezza e potenziare la sicurezza della pista.»

ALLEGATO II

Gli allegati II, III, IV, VII e VIII del regolamento (UE) n. 965/2012 sono rettificati nel modo seguente:

1) nell'allegato II:

a) nella norma ARO.GEN.220, lettera a), il punto 8) è sostituito dal seguente:

«8) sorveglianza, da parte di operatori non commerciali, delle operazioni d'aeromobili non rientranti tra gli aeromobili a motore complessi;»

b) nella norma ARO.GEN.300, lettera a), il punto 3) è sostituito dal seguente:

«3) l'effettivo adempimento dei requisiti applicabili da parte degli operatori non commerciali d'aeromobili non rientranti tra gli aeromobili a motore complessi; nonché;»

2) nell'allegato III:

a) nella norma ORO.GEN.110, lettera k), il punto ii) è sostituito dal seguente:

«ii) elicotteri non complessi, monomotore, con una MOPSC inferiore o uguale a 5,»;

b) (non riguarda la versione italiana);

c) (non riguarda la versione italiana);

d) (non riguarda la versione italiana);

e) (non riguarda la versione italiana);

3) nell'allegato IV:

a) nella norma CAT.GEN.MPA.180, lettera b), la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«b) In deroga alle disposizioni della lettera a), per le operazioni in condizioni di volo a vista (VFR) diurne con aeromobili non rientranti tra gli aeromobili a motore complessi, che decollano e atterrano dallo stesso aeroporto o sito operativo entro 24 ore, o che restano in una zona locale specificata nel manuale delle operazioni, i seguenti documenti e informazioni possono essere invece lasciati all'aeroporto o sito operativo.»;

b) nella norma CAT.OP.MPA.100, lettera b), il punto 1) è sostituito dal seguente:

«1) le operazioni VFR di giorno di velivoli non rientranti tra gli aeromobili a motore complessi;»

c) nella norma CAT.OP.MPA.105, lettera b), il punto 1) è sostituito dal seguente:

«1) velivoli non rientranti tra gli aeromobili a motore complessi; e»

d) nella norma CAT.OP.MPA.130, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) Eccetto che per le operazioni VFR di velivoli non rientranti tra gli aeromobili a motore complessi, l'operatore stabilisce delle procedure operative di partenza e di arrivo/avvicinamento per ogni tipo di velivolo tenendo conto della necessità di minimizzare l'effetto del rumore dell'aeromobile.»;

e) nella norma CAT.OP.MPA.135, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) Le disposizioni della lettera a), punto 1, non si applicano alle operazioni VFR di giorno di aeromobili non rientranti nella definizione di aeromobili a motore complessi, su voli che partono e arrivano allo stesso aeroporto o sito operativo.»;

f) (non riguarda la versione italiana);

4) nell'allegato VII:

a) il titolo è sostituito dal seguente:

«OPERAZIONI CON AEROMOBILI NON RIENTRANTI TRA GLI AEROMOBILI A MOTORE COMPLESSI;»

b) la norma NCO.SPEC.100 è sostituita dalla seguente:

«NCO.SPEC.100

Il presente capo stabilisce i requisiti specifici che un pilota in comando deve rispettare nello svolgimento di operazioni non commerciali specializzate con aeromobili non rientranti tra gli aeromobili a motore complessi.»;

5) nell'allegato VIII:

a) nella norma SPO.GEN.005, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) In deroga alla lettera a), le operazioni non commerciali specializzate effettuate con aeromobili non rientranti tra gli aeromobili a motore complessi devono essere conformi all'allegato VII (Parte NCO).»;

b) nella norma SPO.GEN.005, lettera c), la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«c) In deroga alla lettera a), le seguenti operazioni con aeromobili non rientranti tra gli aeromobili a motore complessi possono essere condotte in conformità all'allegato VII (Parte NCO).»;

c) (non riguarda la versione italiana);

d) (non riguarda la versione italiana);

e) (non riguarda la versione italiana).

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2015/141 DELLA COMMISSIONE**del 29 gennaio 2015****che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 367/2014 che stabilisce il saldo netto disponibile per le spese del FEAGA**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 1306/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, sul finanziamento, sulla gestione e sul monitoraggio della politica agricola comune e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 352/78, (CE) n. 165/94, (CE) n. 2799/98, (CE) n. 814/2000, (CE) n. 1290/2005 e (CE) n. 485/2008 ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 16, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento di esecuzione (UE) n. 367/2014 della Commissione ⁽²⁾ stabilisce il saldo netto disponibile per le spese del Fondo europeo agricolo di garanzia (FEAGA), nonché gli importi disponibili per gli esercizi di bilancio 2014-2020 per il Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR), a norma dell'articolo 10 *quater*, paragrafo 2 e degli articoli 136, 136 bis e 136 ter del regolamento (CE) n. 73/2009 del Consiglio ⁽³⁾ e dell'articolo 14 e dell'articolo 66, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1307/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾.
- (2) Conformemente all'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 1307/2013, il prodotto stimato della riduzione dei pagamenti notificato dagli Stati membri e di cui all'articolo 11, paragrafo 6, del suddetto regolamento deve essere reso disponibile come sostegno unionale per le misure previste dai programmi di sviluppo rurale finanziate dal FEASR a norma del regolamento (UE) n. 1305/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁵⁾. I massimali nazionali pertinenti sono stati adattati con il regolamento delegato (UE) n. 1378/2014 della Commissione ⁽⁶⁾.
- (3) Conformemente all'articolo 136 bis, paragrafo 1, terzo comma, del regolamento (CE) n. 73/2009 e dell'articolo 14, paragrafo 1, terzo comma, del regolamento (UE) n. 1307/2013, Belgio, Repubblica ceca, Danimarca, Germania, Estonia, Grecia, Paesi Bassi e Romania hanno comunicato alla Commissione entro il 1° agosto 2014 la decisione di trasferire una determinata percentuale dei rispettivi massimali nazionali annui dei pagamenti diretti per gli anni civili 2015-2019 alla programmazione dello sviluppo rurale finanziata dal FEASR, a norma del regolamento (UE) n. 1305/2013. I massimali nazionali pertinenti sono stati adattati con il regolamento delegato (UE) n. 1378/2014.
- (4) A norma dell'articolo 136 bis, paragrafo 2, terzo comma, del regolamento (CE) n. 73/2009 e dell'articolo 14, paragrafo 2, terzo comma, del regolamento (UE) n. 1307/2013, l'Ungheria ha comunicato alla Commissione entro il 1° agosto 2014 la decisione di trasferire ai pagamenti diretti una determinata percentuale dell'importo assegnato al sostegno delle misure che rientrano nella programmazione dello sviluppo rurale finanziate nell'ambito del FEASR nel periodo 2016-2020, a norma del regolamento (UE) n. 1305/2013. I massimali nazionali pertinenti sono stati adattati con il regolamento delegato (UE) n. 1378/2014.
- (5) A norma dell'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento (UE, Euratom) n. 1311/2013 del Consiglio ⁽⁷⁾, il sottomassimale per le spese connesse al mercato e ai pagamenti diretti del quadro finanziario pluriennale stabilito nell'allegato I dello stesso regolamento è adattato in base agli adeguamenti tecnici di cui all'articolo 6, paragrafo 1, dello stesso regolamento in seguito ai trasferimenti tra il FEASR e i pagamenti diretti.

⁽¹⁾ GU L 347 del 20.12.2013, pag. 549.

⁽²⁾ Regolamento di esecuzione (UE) n. 367/2014 della Commissione, del 10 aprile 2014, che stabilisce il saldo netto disponibile per le spese del FEAGA (GU L 108 dell'11.4.2014, pag. 13).

⁽³⁾ Regolamento (CE) n. 73/2009 del Consiglio, del 19 gennaio 2009, che stabilisce norme comuni relative ai regimi di sostegno diretto agli agricoltori nell'ambito della politica agricola comune e istituisce taluni regimi di sostegno a favore degli agricoltori, e che modifica i regolamenti (CE) n. 1290/2005, (CE) n. 247/2006, (CE) n. 378/2007 e abroga il regolamento (CE) n. 1782/2003 (GU L 30 del 31.1.2009, pag. 16).

⁽⁴⁾ Regolamento (UE) n. 1307/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, recante norme sui pagamenti diretti agli agricoltori nell'ambito dei regimi di sostegno previsti dalla politica agricola comune e che abroga il regolamento (CE) n. 637/2008 del Consiglio e il regolamento (CE) n. 73/2009 del Consiglio (GU L 347 del 20.12.2013, pag. 608).

⁽⁵⁾ Regolamento (UE) n. 1305/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, sul sostegno allo sviluppo rurale da parte del Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR) e che abroga il regolamento (CE) n. 1698/2005 del Consiglio (GU L 347 del 20.12.2013, pag. 487).

⁽⁶⁾ Regolamento delegato (UE) n. 1378/2014 della Commissione, del 17 ottobre 2014, che modifica l'allegato I del regolamento (UE) n. 1305/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio e gli allegati II e III del regolamento (UE) n. 1307/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 367 del 23.12.2014, pag. 16).

⁽⁷⁾ Regolamento (UE, Euratom) n. 1311/2013 del Consiglio, del 2 dicembre 2013, che stabilisce il quadro finanziario pluriennale per il periodo 2014-2020 (GU L 347 del 20.12.2013, pag. 884).

(6) È opportuno pertanto modificare di conseguenza il regolamento di esecuzione (UE) n. 367/2014,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento di esecuzione (UE) n. 367/2014 è così modificato:

1) l'articolo 1 è sostituito dal seguente:

«Articolo 1

Il saldo netto disponibile per le spese del Fondo europeo agricolo di garanzia (FEAGA), a norma dell'articolo 10 *quater*, paragrafo 2 e degli articoli 136, 136 *bis* e 136 *ter* del regolamento (CE) n. 73/2009, dell'articolo 7, paragrafo 2, dell'articolo 14 e dell'articolo 66, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1307/2013, figura nell'allegato del presente regolamento.»;

2) l'allegato è sostituito dall'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

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

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

Fatto a Bruxelles, il 29 gennaio 2015

Per la Commissione
Il presidente
Jean-Claude JUNKER

ALLEGATO

«ALLEGATO

(milioni di EUR — prezzi correnti)

Esercizio finanziario	Importi messi a disposizione del FEASR						Importi trasferiti dal FEASR	Saldo netto disponibile per le spese del FEAGA
	Articolo 10 <i>ter</i> del regolamento (CE) n. 73/2009	Articolo 136 del regolamento (CE) n. 73/2009	Articolo 136 <i>ter</i> del regolamento (CE) n. 73/2009	Articolo 66 del regolamento (UE) n. 1307/2013	Articolo 136 bis, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 73/2009 e articolo 14, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1307/2013	Articolo 7, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 1307/2013	Articolo 136 bis, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 73/2009 e articolo 14, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 1307/2013	
2014	296,3	51,6		4,0				43 778,1
2015			51,600	4,000	621,999		499,384	44 189,785
2016				4,000	1 138,146	109,619	573,047	43 949,282
2017				4,000	1 174,732	111,975	572,440	44 144,733
2018				4,000	1 184,257	111,115	571,820	44 161,448
2019				4,000	1 131,292	112,152	571,158	44 239,714
2020				4,000	1 132,133	112,685	570,356	44 262,538»

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2015/142 DELLA COMMISSIONE**del 29 gennaio 2015****recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il Regolamento (UE) n. 1308/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, recante organizzazione comune dei mercati dei prodotti agricoli e che abroga i regolamenti (CEE) n. 922/72, (CEE) n. 234/79, (CE) n. 1037/2001 e (CE) n. 1234/2007 del Consiglio ⁽¹⁾,

visto il regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 della Commissione, del 7 giugno 2011, recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio nei settori degli ortofrutticoli freschi e degli ortofrutticoli trasformati ⁽²⁾, in particolare l'articolo 136, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 prevede, in applicazione dei risultati dei negoziati commerciali multilaterali dell'Uruguay round, i criteri per la fissazione da parte della Commissione dei valori forfettari all'importazione dai paesi terzi, per i prodotti e i periodi indicati nell'allegato XVI, parte A, del medesimo regolamento.
- (2) Il valore forfettario all'importazione è calcolato ciascun giorno feriale, in conformità dell'articolo 136, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011, tenendo conto di dati giornalieri variabili. Pertanto il presente regolamento entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

I valori forfettari all'importazione di cui all'articolo 136 del regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 sono quelli fissati nell'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

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

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

Fatto a Bruxelles, il 29 gennaio 2015

Per la Commissione,

a nome del presidente

Jerzy PLEWA

Direttore generale dell'Agricoltura e dello sviluppo rurale

⁽¹⁾ GUL 347 del 20.12.2013, pag. 671.

⁽²⁾ GUL 157 del 15.6.2011, pag. 1.

ALLEGATO

Valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli

(EUR/100 kg)		
Codice NC	Codice dei paesi terzi ⁽¹⁾	Valore forfettario all'importazione
0702 00 00	EG	362,8
	MA	89,9
	TR	133,5
	ZZ	195,4
0707 00 05	JO	229,9
	TR	203,2
	ZZ	216,6
0709 91 00	EG	107,0
	ZZ	107,0
0709 93 10	EG	165,4
	MA	225,0
	TR	222,2
	ZZ	204,2
0805 10 20	EG	47,9
	IL	78,7
	MA	68,5
	TN	62,6
	TR	76,4
	ZZ	66,8
0805 20 10	IL	148,1
	MA	91,9
	ZZ	120,0
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	CN	54,3
	EG	74,4
	IL	125,6
	MA	130,8
	TR	80,6
	ZZ	93,1
	ZZ	93,1
0805 50 10	TR	42,1
	ZZ	42,1
0808 10 80	BR	58,5
	CL	89,9
	MK	26,7
	US	181,6
	ZZ	89,2
	ZZ	89,2
0808 30 90	CL	316,1
	US	243,1
	ZA	93,7
	ZZ	217,6

⁽¹⁾ Nomenclatura dei paesi stabilita dal Regolamento (UE) n. 1106/2012 della Commissione, del 27 novembre 2012, che attua il regolamento (CE) n. 471/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativo alle statistiche comunitarie del commercio estero con i paesi terzi, per quanto riguarda l'aggiornamento della nomenclatura dei paesi e territori (GU L 328 del 28.11.2012, pag. 7). Il codice «ZZ» corrisponde a «altre origini».

DECISIONI

DECISIONE (PESC) 2015/143 DEL CONSIGLIO

del 29 gennaio 2015

che modifica la decisione 2014/119/PESC, relativa a misure restrittive nei confronti di talune persone, entità e organismi in considerazione della situazione in Ucraina

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sull'Unione europea, in particolare l'articolo 29,

vista la decisione 2014/119/PESC del Consiglio, del 5 marzo 2014, relativa a misure restrittive nei confronti di talune persone, entità e organismi in considerazione della situazione in Ucraina ⁽¹⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Il 5 marzo 2014 il Consiglio ha adottato la decisione 2014/119/PESC.
- (2) È opportuno chiarire i criteri di designazione per il congelamento dei fondi delle persone responsabili dell'appropriazione indebita di fondi statali ucraini.
- (3) È opportuno pertanto modificare di conseguenza la decisione 2014/119/PESC,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'articolo 1, paragrafo 1, della decisione 2014/119/PESC è sostituito dal seguente:

«1. Sono congelati tutti i fondi e le risorse economiche appartenenti, posseduti, detenuti o controllati da persone identificate come responsabili dell'appropriazione indebita di fondi statali ucraini e dalle persone responsabili di violazioni di diritti umani in Ucraina, e da persone fisiche o giuridiche, entità od organismi a esse associati, elencati nell'allegato.

Ai fini della presente decisione, le persone identificate come responsabili dell'appropriazione indebita di fondi statali ucraini comprendono persone sottoposte a indagine da parte delle autorità ucraine:

- a) per appropriazione indebita di fondi o beni pubblici ucraini o per essersi rese complici di tale appropriazione, o
- b) per abuso d'ufficio in qualità di titolari di un ufficio o di una carica pubblica per procurare a se stesse o a una parte terza un vantaggio ingiustificato, arrecando in tal modo pregiudizio ai fondi o beni pubblici ucraini, o per essersi rese complici di tale abuso.».

Articolo 2

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

Fatto a Bruxelles, il 29 gennaio 2015

Per il Consiglio

Il presidente

F. MOGHERINI

⁽¹⁾ GUL 66 del 6.3.2014, pag. 26.

DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2015/144 DELLA COMMISSIONE**del 28 gennaio 2015****che stabilisce le procedure per la presentazione delle domande di sovvenzione, delle richieste di pagamento e delle informazioni connesse in relazione alle misure di emergenza contro le malattie animali di cui al regolamento (UE) n. 652/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio***[notificata con il numero C(2015) 250]*

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 652/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 maggio 2014, che fissa le disposizioni per la gestione delle spese relative alla filiera alimentare, alla salute e al benessere degli animali, alla sanità delle piante e al materiale riproduttivo vegetale, che modifica le direttive 98/56/CE, 2000/29/CE e 2008/90/CE del Consiglio, i regolamenti (CE) n. 178/2002, (CE) n. 882/2004 e (CE) n. 396/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio, la direttiva 2009/128/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, nonché il regolamento (CE) n. 1107/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, e che abroga le decisioni 66/399/CEE, 76/894/CEE e 2009/470/CE del Consiglio ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 36, paragrafo 5,

considerando quanto segue:

- (1) A norma dell'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 652/2014 possono essere concesse sovvenzioni agli Stati membri riguardo alle misure di emergenza adottate a seguito della conferma dell'insorgenza di una delle malattie animali elencate nell'allegato I di tale regolamento.
- (2) Al fine di garantire una sana gestione finanziaria e di disporre rapidamente di informazioni sulla gestione delle malattie, è opportuno fissare le date entro cui gli Stati membri devono presentare le domande di sovvenzione e le richieste di pagamento e specificare le informazioni che devono essere fornite. Si dovrebbero fornire, in particolare, le prime stime e le previsioni aggiornate delle spese sostenute dagli Stati membri.
- (3) Occorre specificare il tasso da applicare per convertire le stime e le richieste di pagamento presentate dagli Stati membri che non usano l'euro come valuta nazionale.
- (4) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato permanente per le piante, gli animali, gli alimenti e i mangimi,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1***Informazioni preliminari**

Entro 30 giorni dalla conferma ufficiale dell'insorgenza di una delle malattie elencate nell'allegato I di tale regolamento, gli Stati membri forniscono informazioni preliminari sulle categorie di animali o di prodotti interessati e il valore di mercato di ciascuna di tali categorie, utilizzando un documento in formato elettronico secondo il modello di cui all'allegato I della presente decisione.

Contemporaneamente gli Stati membri forniscono una descrizione delle azioni in corso e programmate e indicano la legislazione per la determinazione del valore degli animali e dei prodotti oggetto di indennizzo.

⁽¹⁾ GUL 189 del 27.6.2014, pag. 1.

*Articolo 2***Informazioni sui costi stimati**

Entro due mesi dalla conferma ufficiale dell'insorgenza della malattia, gli Stati membri presentano alla Commissione una domanda di sovvenzione a norma dell'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 652/2014, per mezzo di un documento in formato elettronico secondo il modello di «bilancio preliminare» di cui all'allegato II, recante quanto segue:

- a) i costi stimati dell'indennizzo ai proprietari di cui all'articolo 8, paragrafo 1, lettere a) e c), del regolamento (UE) n. 652/2014;
- b) i costi operativi stimati di cui all'articolo 8, paragrafo 1, lettere b), d) e g), del regolamento (UE) n. 652/2014;
- c) gli eventuali altri costi stimati essenziali per l'eradicazione della malattia di cui all'articolo 8, paragrafo 1, lettera h), del regolamento (UE) n. 652/2014, allegando debita giustificazione.

La descrizione delle azioni di cui all'articolo 1 è considerata parte integrante della domanda di sovvenzione.

Ogni due mesi dopo la trasmissione delle informazioni di cui al primo comma, gli Stati membri trasmettono informazioni aggiornate sui costi di cui al medesimo comma.

*Articolo 3***Richieste di pagamento**

Entro sei mesi dalla data limite fissata nella decisione di finanziamento o dalla conferma dell'eradicazione della malattia, se anteriore, gli Stati membri presentano alla Commissione:

- a) la richiesta di pagamento dei costi ammissibili sostenuti, utilizzando un documento in formato elettronico secondo il modello di cui all'allegato III della presente decisione;
- b) i costi dettagliati a sostegno della richiesta di pagamento, con informazioni particolareggiate sui costi sostenuti e pagati per le diverse categorie di spesa ammissibili, per mezzo di un documento in formato elettronico secondo il modello di cui all'allegato IV della presente decisione;
- c) una relazione tecnica secondo l'allegato V della presente decisione.

*Articolo 4***Tasso di conversione**

Se gli importi dei costi stimati o delle spese sostenute da uno Stato membro sono in una valuta diversa dall'euro, lo Stato membro interessato li converte in euro applicando il tasso di cambio più recente fissato dalla Banca centrale europea anteriormente al primo giorno del mese in cui la domanda di sovvenzione è presentata dallo Stato membro.

*Articolo 5***Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione di esecuzione.

Fatto a Bruxelles, il 28 gennaio 2015

Per la Commissione
Vytenis ANDRIUKAITIS
Membro della Commissione

ALLEGATO I

INFORMAZIONI PRELIMINARI SULLE CATEGORIE DI ANIMALI O DI PRODOTTI, CONFORMEMENTE ALL'ARTICOLO 1

INFORMAZIONI PRELIMINARI

Informazioni da fornire entro 30 giorni dalla conferma ufficiale dell'insorgenza della malattia

Inviare a: SANCO-CONSULT-G5@ec.europa.eu

Data

GG/MM/AA

Riferimento del focolaio

SM/Malattia/Anno

[illegible]

ALLEGATO II

BILANCIO PRELIMINARE, CONFORMEMENTE ALL'ARTICOLO 2

BILANCIO PRELIMINARE

Entro due mesi dalla conferma ufficiale dell'insorgenza della malattia e successivamente ogni due mesi

Inviare a: SANCO-CONSULT-G5@ec.europa.eu

Primo invio

Aggiornamento

Per il periodo da

GG/MM/AA

a

GG/MM/AA

Riferimento del
focolaio

SM/Malattia/Anno

Referente per questo
bilancio:

Telefono:

Indirizzo e-mail:

Costi diretti — Indennizzo —		Importo totale (in euro, IVA esclusa)
Tipo di animali/prodotti	Quantità	
Totale parziale:		EUR —

Costi diretti — Costi operativi—	Importo totale (in euro, IVA esclusa)
Abbattimento	
Pulizia, disinfestazione e disinfezione	
Trasporto e distruzione dei mangimi e delle attrezzature	
Acquisto, magazzinaggio e distribuzione dei vaccini	
Trasporto e smaltimento delle carcasse	
Altri costi essenziali (articolo 8, paragrafo 1, lettera h), del regolamento (UE) n. 652/2014)	
Totale parziale:	EUR —

Costi indiretti — Spese generali 7 % —	Importo totale (in euro, IVA esclusa)
Spese generali sui costi diretti, diversi dall'indennizzo	
Totale parziale:	EUR —
TOTALE	EUR —

Data:

GG/MM/AA

Nome del
responsabile:

Firma:

ALLEGATO III

RICHIESTA DI PAGAMENTO, CONFORMEMENTE ALL'ARTICOLO 3, LETTERA a)

RICHIESTA DI PAGAMENTO

Entro sei mesi dalla data limite fissata nella decisione di finanziamento o dalla conferma dell'eradicazione della malattia, se anteriore

Inviare a: SANCO-CONSULT-G5@ec.europa.eu

Per il periodo da

GG/MM/AA

a

GG/MM/AA

Riferimento del
focolaio

SM/Malattia/Anno

Referente per questa
richiesta di pagamento:

Telefono:

Indirizzo e-mail:

Costi diretti — Indennizzo —		Importo totale (in euro, IVA esclusa)
Tipo di animali/prodotti	Quantità	
Totale parziale:		EUR —

Costi diretti — Operational costs —	Importo totale (in euro, IVA esclusa)
Abbattimento	
Pulizia, disinsettazione e disinfezione	
Trasporto e distruzione dei mangimi e delle attrezzature	
Acquisto, magazzinaggio e distribuzione dei vaccini	
Trasporto e smaltimento delle carcasse	
Altri costi essenziali (articolo 8, paragrafo 1, lettera h), del regolamento (UE) n. 652/2014)	
Totale parziale:	EUR —

Costi indiretti — Spese generali 7 % —	Importo totale (in euro, IVA esclusa)
Spese generali sui costi diretti, diversi dall'indennizzo (7 %)	
Totale parziale:	EUR —
TOTALE	EUR —

Dichiarazione del beneficiario

la presente spesa è stata effettivamente sostenuta e contabilizzata con esattezza; i costi sopraindicati corrispondono alle risorse impiegate per l'attività e tali risorse erano ragionevoli ed essenziali per svolgerla; i costi sono stati sostenuti e rientrano nella definizione di costi ammissibili; tutti i documenti giustificativi relativi alla spesa sono disponibili per i controlli; per la presente azione non è stato chiesto nessun altro contributo dell'Unione e tutte le entrate derivanti da operazioni condotte nell'ambito della stessa sono dichiarate alla Commissione; si applicano procedure di controllo, in particolare per verificare l'esattezza degli importi dichiarati e per prevenire, identificare e rettificare le irregolarità.

Data:

Firma:

Nome del
responsabile:

ALLEGATO IV

INFORMAZIONI PARTICOLAREGGIATE SUI COSTI SOSTENUTI, CONFORMEMENTE ALL'ARTICOLO 3, LETTERA b)

INDENNIZZO - RICHIESTA DI PAGAMENTO																											
Termine per la presentazione:				Entro sei mesi dalla data limite fissata nella decisione di finanziamento o dalla conferma dell'eradicazione della malattia, se anteriore																							
Riferimento del focolaio																											
SUINI																											
ADNS N°	Data di conferma del sospetto	Numero di identificazion e dell'azienda	Allevatore	Ubica- zione dell'azien- da	Proprietario degli animali	Data di abbatti- mento	Abbattimento		Metodo di distruzione			Peso alla data di distru- zione	Numero di animali per categoria				Importo pagato per il valore dell'animale, per categoria				Valore unitario medio per categoria				Indennizzo totale (IVA esclusa)	Data del pagamento	
			Nome		Nome		Alleva- mento	Macello	Impianto per la distruzion e delle carcasce	Inceneri- mento in loco	Altro (specificare)		Scrofe	Verri	Lattonzoli	Maiali	Scrofe	Verri	Lattonzoli	Maiali	Scrofe	Verri	Lattonzoli	Maiali	Indennizz o totale (IVA esclusa)	Data del pagamento	
Totale																											
BOVINI																											
ADNS N°	Data di conferma del sospetto	Numero di identifica- zione dell'azienda	Allevatore	Ubica- zione dell'azien- da	Proprietario degli animali	Data di abbatti- mento	Abbattimento		Metodo di distruzione			Peso alla data di distru- zione	Numero di animali per categoria				Importo pagato per il valore dell'animale, per categoria				Valore unitario medio per categoria				Indennizzo totale (IVA esclusa)	Data del pagamento	
			Nome		Nome		Alleva- mento	Inceneri- mento in loco	Impianto per la distruzion e delle carcasce	Inceneri- mento in loco	Altro (specificare)		Vacche	Giovenche	Vitelli	Tori	Vacche	Giovenche	Vitelli	Tori	Vacche	Giovenche	Vitelli	Tori	Indennizz o totale (IVA esclusa)	Data del pagamento	
Totale																											

OVINI e CAPRINI																										
ADNS N°	Data di conferma del sospetto	Numero di identificazione dell'azienda	Allevatore	Ubicazione dell'azienda	Proprietario degli animali	Data di abbattimento	Abbattimento		Metodo di distruzione			Peso alla data di distruzione	Numero di animali per categoria						Importo pagato per categoria						Indennizzo totale (IVA esclusa)	Data del pagamento
			Nome		Nome		Allevamento	Macello	Impianto per la distruzione delle carcasse	Incenerimento in loco	Altro (specificare)		Pecore			Capre			Altri	Pecore	Capre		Altri			
													Pecore	Agnelli	Montoni	Capre femmine	Capre maschi	Capretti		Pecore	Agnelli	Montoni	Capre femmine	Capre maschi		
Totale																										

POLLAME																											
ADNS N°	Data di conferma del sospetto	Numero di identificazione dell'azienda	Allevatore	Ubicazione dell'azienda	Proprietario degli animali	Data di abbattimento	Abbattimento		Metodo di distruzione			Peso alla data di distruzione	Numero di animali per categoria						Importo pagato per categoria						Indennizzo totale (IVA esclusa)	Data del pagamento	
			Nome		Nome		Allevamento	Macello	Impianto per la distruzione delle carcasse	Incenerimento in loco	Altro (specificare)		Pollame						Pollame								
													Galline ovaiole	Polli	Riproduttori	Anatre	Oche	Tacchini	Altri	Galline ovaiole	Polli	Riproduttori	Anatre	Oche			Tacchini
Totale																											

PRODOTTI																			
ADNS N°	Data di conferma del sospetto	Numero d'identificazione dell'azienda	Allevatore	Ubicazione dell'azienda	Proprietario del prodotto	Data di distruzione	Metodo di distruzione			Numero di prodotti per categoria				Importo pagato per categoria				Indennizzo totale (IVA esclusa)	Data del pagamento
			Nome		Nome		Impianto per la distruzione delle carcasse	In loco (specificare)	Altro (specificare)	Uova	Latte	Sperma	Embrioni	Uova	Latte	Sperma	Embrioni		
Totale																			

COSTI OPERATIVI - RICHIESTA DI RIMBORSO

Termine per la presentazione:	Entro sei mesi dalla data limite fissata nella decisione di finanziamento o dalla conferma dell'eradicazione della malattia, se anteriore.
-------------------------------	--

Riferimento del focolaio	SM / MALATTIA / ANNO
--------------------------	----------------------

Abbattimento				
ADNS N°	Azienda n.	Importo della fattura IVA esclusa	Nome del fornitore	Data del pagamento
Totale				

Pulizia, disinsettazione e disinfezione (aziende e attrezzature)				
ADNS N°	Azienda n.	Importo della fattura IVA esclusa	Nome del fornitore	Data del pagamento
Totale				

Trasporto e distruzione degli alimenti e delle attrezzature contaminati				
ADNS N°	Azienda n.	Importo della fattura IVA esclusa	Nome del fornitore	Data del pagamento
Totale				

Trasporto e smaltimento delle carcasse				
ADNS N°	Azienda n.	Importo della fattura IVA esclusa	Nome del fornitore	Data del pagamento
Totale				

Other costs essential for the eradication of the disease				
ADNS N°	Azienda n.	Importo della fattura IVA esclusa	Nome del fornitore	Data del pagamento
Totale				

TOTALE	
Abbattimento	
Pulizia, disinfestazione e disinfezione (aziende e attrezzature)	
Trasporto e distruzione degli alimenti e delle attrezzature contaminati	
carcasseAcquisto, magazzinaggio e distribuzione dei vaccini	
Trasporto e smaltimento delle carcasse	
Altri costi essenziali per l'eradicazione della malattia (specificare)	
Totale	

ALLEGATO V

CONTENUTO DELLA RELAZIONE TECNICA, CONFORMEMENTE ALL'ARTICOLO 3, LETTERA c

La relazione tecnica finale deve contenere almeno le seguenti informazioni:

1. la data di inizio e la data di fine dell'attuazione delle misure;
 2. una descrizione delle misure tecniche attuate, con le cifre principali;
 3. mappe epidemiologiche;
 4. il grado di conseguimento degli obiettivi e le difficoltà tecniche;
 5. i risultati delle indagini epidemiologiche;
 6. altre informazioni epidemiologiche rilevanti: mortalità, morbidità, distribuzione per età degli animali morti e degli animali risultati positivi, lesioni riscontrate, presenza di vettori ecc.
-

ATTI ADOTTATI DA ORGANISMI CREATI DA ACCORDI INTERNAZIONALI

Solo i testi UN/ECE originali hanno efficacia giuridica ai sensi del diritto internazionale pubblico. Lo status e la data di entrata in vigore del presente regolamento devono essere controllati nell'ultima versione del documento UN/ECE TRANS/WP.29/343, reperibile al seguente indirizzo:

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29docsts.html>.

Regolamento n. 78 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UN/ECE) — Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei veicoli delle categorie L₁, L₂, L₃, L₄ e L₅ per quanto riguarda la frenatura [2015/145]

Comprendente tutti i testi validi fino a:

Rettifica 2 della serie di modifiche 03 — Data di entrata in vigore: 23 giugno 2010

INDICE

REGOLAMENTO

1. Campo di applicazione
2. Definizioni
3. Domanda di omologazione
4. Omologazione
5. Specifiche
6. Prove
7. Modifica del tipo di veicolo o del sistema di frenatura ed estensione dell'omologazione
8. Conformità della produzione
9. Disposizioni transitorie
10. Sanzioni in caso di non conformità della produzione
11. Cessazione definitiva della produzione
12. Denominazione e indirizzo dei servizi tecnici incaricati di effettuare le prove di omologazione e dei servizi amministrativi

ALLEGATI

Allegato 1 — Notifica concernente il rilascio, l'estensione, il rifiuto o la revoca dell'omologazione o la cessazione definitiva della produzione di un tipo di veicolo della categoria L per quanto riguarda la frenatura a norma del regolamento n. 78

Allegato 2 — Esempi di marchi di omologazione

Allegato 3 — Condizioni di prova, procedure e prescrizioni relative alle prestazioni

1. CAMPO DI APPLICAZIONE

Il presente regolamento si applica ai veicoli delle categorie L₁, L₂, L₃, L₄ e L₅ ⁽¹⁾.

Queste categorie non comprendono:

- a) i veicoli con V_{max} < 25 km/h;
- b) i veicoli allestiti per conducenti disabili.

2. DEFINIZIONI

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- 2.1. «sistema di frenatura antibloccaggio (ABS)», un sistema che individua l'eventuale slittamento delle ruote e modula automaticamente la pressione che produce la forza frenante sulle ruote in modo da limitarne lo slittamento;
- 2.2. «omologazione di un veicolo», l'omologazione di un tipo di veicolo per quanto riguarda la frenatura;
- 2.3. «prova di riferimento», una frenata o una serie di frenate complete, cioè fino all'arresto del veicolo, eseguite al fine di confermare l'efficacia del freno prima di sottoporlo a una prova ulteriore, come la procedura di riscaldamento o la frenata a freno bagnato;
- 2.4. «freno», gli organi del sistema di frenatura in cui si sviluppano le forze che si oppongono al moto del veicolo;
- 2.5. «sistema di frenatura», l'insieme degli organi di controllo, della trasmissione e dei freni (ma non del motore) che hanno la funzione di ridurre progressivamente la velocità di un veicolo in movimento, di arrestarlo e di mantenerlo fermo dopo il suo arresto;
- 2.6. «sistema di frenatura combinato (CBS)»:
 - nel caso dei veicoli delle categorie L₁ e L₃: un sistema di frenatura di servizio in cui almeno due freni di ruote diverse sono azionati mediante un comando unico;
 - nel caso dei veicoli delle categorie L₂ e L₅: un sistema di frenatura di servizio in cui i freni di tutte le ruote sono azionati mediante un comando unico;
 - nel caso dei veicoli della categoria L₄: un sistema di frenatura di servizio in cui i freni di almeno la ruota anteriore e quella posteriore sono azionati mediante un comando unico. (Se alla frenatura della ruota posteriore e della ruota del sidecar è preposto lo stesso sistema di frenatura, tale sistema è considerato freno posteriore);
- 2.7. «componente del sistema di frenatura», uno dei singoli elementi che nel loro complesso costituiscono il sistema di frenatura;
- 2.8. «comando», il dispositivo direttamente azionato dal conducente per fornire l'energia necessaria alla frenatura del veicolo o per controllare tale energia;
- 2.9. «sistemi di frenatura di tipo diverso», dispositivi che presentano tra loro differenze per quanto riguarda i seguenti aspetti essenziali:
 - a) componenti i cui elementi presentano caratteristiche diverse;
 - b) un componente che presenta caratteristiche diverse per quanto riguarda i materiali utilizzati o che è diverso per forma o dimensioni;
 - c) un diverso assemblaggio dei componenti;
- 2.10. «massa del conducente», la massa nominale di un conducente pari a 75 kg (di cui 68 kg rappresentano la massa della persona che occupa il sedile e 7 kg la massa del bagaglio);
- 2.11. «motore disinnestato» il motore che non è più collegato alla ruota o alle ruote motrici;
- 2.12. «massa lorda del veicolo» o «massa massima», la massa massima tecnicamente ammissibile a pieno carico dichiarata dal costruttore;

⁽¹⁾ Come definiti nella risoluzione consolidata sulla costruzione dei veicoli (R.E.3), documento ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2, paragrafo 2.

- 2.13. «temperatura iniziale del freno», la temperatura del freno più caldo prima di una frenata;
- 2.14. «veicolo carico», il veicolo caricato fino a raggiungere la massa lorda quale definita al punto 2.12;
- 2.15. «veicolo leggermente carico», la massa in ordine di marcia aumentata di 15 kg per l'apparecchiatura di prova oppure la condizione di veicolo carico, a seconda di quale dei due valori sia inferiore. Nel caso delle prove dell'ABS su superfici a basso attrito (allegato 3, punti da 9.4 a 9.7), la massa relativa all'apparecchiatura di prova è portata a 30 kg per tenere conto dei supporti;
- 2.16. «massa in ordine di marcia», la somma di massa del veicolo a vuoto e massa del conducente;
- 2.17. «coefficiente della forza frenante massima (PBC)», la misura dell'attrito tra il pneumatico e la superficie della strada in base alla decelerazione massima di un pneumatico che gira;
- 2.18. «sistema di frenatura servoassistito», un sistema di frenatura nel quale l'energia necessaria per produrre la forza frenante è fornita dallo sforzo fisico del conducente coadiuvato da uno o più dispositivi che forniscono energia, ad esempio funzionanti a depressione (con servofreno a depressione);
- 2.19. «sistema di frenatura di soccorso», il secondo sistema di frenatura di servizio di un veicolo munito di sistema di frenatura combinato;
- 2.20. «sistema di frenatura di servizio», un sistema di frenatura utilizzato per rallentare la corsa del veicolo in movimento;
- 2.21. «sistema di frenatura singolo», un sistema di frenatura che agisce su un solo asse;
- 2.22. «sistema di frenatura di servizio frazionato (SSBS)», un sistema di frenatura che agisce sui freni di tutte le ruote, è costituito da due o più sottosistemi azionati da un unico comando ed è progettato in modo che una singola avaria in un sottosistema (come una perdita in un sottosistema idraulico) non comprometta il funzionamento dell'altro o degli altri sottosistemi;
- 2.23. «spazio di frenata», la distanza percorsa dal veicolo dal punto in cui il conducente inizia ad azionare il comando del freno al punto in cui il veicolo si ferma completamente. Per le prove che prevedono l'azionamento simultaneo di due comandi, la distanza in questione è misurata a partire dal punto in cui è azionato il primo comando;
- 2.24. «velocità di prova», la velocità alla quale sta viaggiando il veicolo nel momento in cui il conducente comincia ad azionare il comando o i comandi del freno. Per le prove che prevedono l'azionamento simultaneo di due comandi, la velocità del veicolo è misurata nel momento in cui è azionato il primo comando;
- 2.25. «trasmissione», il complesso degli organi che assicurano il collegamento funzionale tra il comando e il freno;
- 2.26. «massa del veicolo a vuoto», la massa nominale del veicolo indicata dal costruttore o dai costruttori, comprensiva di tutte le attrezzature installate in fabbrica per il normale funzionamento del veicolo (ad esempio estintore, attrezzi, ruota di scorta) e maggiorata del peso del liquido di raffreddamento, dei lubrificanti, del 90 % del carburante e del 100 % di altri gas o liquidi, secondo quanto specificato dal costruttore;
- 2.27. «tipo di veicolo», una sottocategoria di veicoli della categoria L che non presentano tra loro differenze relativamente ai seguenti aspetti essenziali:
 - a) categoria del veicolo, conformemente alla definizione di cui alla risoluzione consolidata (R.E.3);
 - b) massa lorda del veicolo, di cui al punto 2.12;
 - c) ripartizione della massa tra gli assi;
 - d) Vmax;
 - e) dispositivo di frenatura di diversa tipologia;
 - f) numero e disposizione degli assi;
 - g) tipo di motore;
 - h) numero dei rapporti e loro demoltiplicazione;
 - i) rapporti finali;
 - j) dimensioni degli pneumatici;

- 2.28. «V_{max}», la velocità raggiungibile accelerando al massimo, con partenza a veicolo fermo, per una distanza di 1,6 km su una superficie piana, con il veicolo leggermente carico; oppure la velocità misurata conformemente alla norma ISO 7117:1995;
- 2.29. «bloccaggio delle ruote», la condizione che si determina in presenza di un rapporto di slittamento di 1,00.
3. DOMANDA DI OMOLOGAZIONE
- 3.1. La domanda di omologazione di un tipo di veicolo per quanto riguarda la frenatura deve essere presentata dal costruttore del veicolo o da un suo rappresentante.
- 3.2. Deve essere accompagnata dai seguenti documenti, in triplice copia, e dai seguenti dati specifici:
- 3.2.1. descrizione del tipo di veicolo relativamente agli aspetti indicati al punto 2.27. Devono essere specificati i numeri e/o i simboli distintivi del tipo di veicolo e del tipo di motore;
- 3.2.2. elenco dei componenti, debitamente identificati, che costituiscono il dispositivo di frenatura;
- 3.2.3. schema del sistema di frenatura assemblato e indicazione della posizione dei suoi componenti nel veicolo;
- 3.2.4. disegni dettagliati di ogni componente che consentano di localizzarlo e individuarlo senza difficoltà.
- 3.3. Al servizio tecnico che effettua le prove di omologazione va presentato un veicolo rappresentativo del tipo di veicolo da omologare.
4. OMOLOGAZIONE
- 4.1. Quando un tipo di veicolo, presentato all'omologazione in applicazione del presente regolamento, soddisfa le prescrizioni dei punti 5 e 6 che seguono, l'omologazione viene concessa.
- 4.2. A ciascun tipo omologato deve essere attribuito un numero di omologazione. Le prime due cifre di tale numero (attualmente 03, corrispondenti alla serie di modifiche 03) indicano la serie di modifiche che integrano le più recenti modifiche tecniche apportate al regolamento alla data di rilascio dell'omologazione. Una parte contraente non può assegnare lo stesso numero a uno stesso tipo di veicolo munito di un altro dispositivo di frenatura né a un altro tipo di veicolo.
- 4.3. L'omologazione, l'estensione, il rifiuto, la revoca dell'omologazione o la cessazione definitiva della produzione di un tipo di veicolo ai sensi del presente regolamento devono essere notificati alle parti contraenti dell'accordo che applicano il presente regolamento mediante un modulo conforme al modello di cui all'allegato 1 del presente regolamento.
- 4.4. Su ogni veicolo conforme ad un tipo di veicolo omologato ai sensi del presente regolamento va apposto, in un punto visibile e facilmente accessibile specificato nel modulo di omologazione, un marchio di omologazione internazionale composto da:
- 4.4.1. un cerchio, al cui interno sia iscritta la lettera «E» seguita dal numero distintivo del paese che ha rilasciato l'omologazione ⁽¹⁾;
- 4.4.2. il numero del presente regolamento seguito dalla lettera «R», da un trattino e dal numero di omologazione posti a destra del cerchio di cui al punto 4.4.1.
- 4.5. Se il veicolo è conforme a un tipo di veicolo omologato a norma di uno o più regolamenti allegati all'accordo, nel paese che ha concesso l'omologazione a norma del presente regolamento non è necessario ripetere il simbolo di cui al punto 4.4.1; in tale caso, i numeri del regolamento e di omologazione, nonché i simboli aggiuntivi di tutti i regolamenti in applicazione dei quali si è ottenuta l'omologazione nel paese di rilascio ai sensi del presente regolamento, vanno disposti in colonne verticali a destra del simbolo prescritto al punto 4.4.1.
- 4.6. Il marchio di omologazione deve essere chiaramente leggibile e indelebile.

⁽¹⁾ I numeri distintivi delle parti contraenti dell'accordo del 1958 sono riportati nell'allegato 3 della risoluzione consolidata sulla costruzione dei veicoli (R.E.3), documento ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2/Amend.1.

- 4.7. Il marchio di omologazione deve essere apposto sulla targhetta dei dati collocata dal costruttore o accanto ad essa.
- 4.8. L'allegato 2 del presente regolamento riporta alcuni esempi di marchi di omologazione.
5. SPECIFICHE
- 5.1. Prescrizioni per il sistema di frenatura
- 5.1.1. Ogni veicolo deve superare ciascuna delle prove specificate per i veicoli della sua categoria e per le caratteristiche dei freni di cui dispone.
- 5.1.2. Azionamento del comando del sistema di frenatura di servizio
- I veicoli devono essere configurati in modo da consentire al conducente di azionare il comando del sistema di frenatura di servizio mentre è seduto nella normale posizione di guida e ha entrambe le mani sul dispositivo di guida.
- 5.1.3. Azionamento del comando del sistema di frenatura di soccorso
- I veicoli devono essere configurati in modo da consentire al conducente di azionare il comando del sistema di frenatura di soccorso mentre è seduto nella normale posizione di guida e ha almeno una mano sul dispositivo di guida.
- 5.1.4. Sistema di frenatura di stazionamento
- L'eventuale sistema di frenatura di stazionamento deve mantenere il veicolo fermo su una pendenza indicata al punto 8.2 dell'allegato 3.
- Il sistema di frenatura di stazionamento:
- a) deve avere un comando separato da quelli del sistema di frenatura di servizio; e
 - b) deve essere mantenuto in posizione di bloccaggio con mezzi esclusivamente meccanici.
- I veicoli devono essere configurati in modo da consentire al conducente di azionare il sistema di frenatura di stazionamento mentre è seduto nella normale posizione di guida.
- 5.1.5. I veicoli a due ruote delle categorie L_1 e L_3 devono essere dotati di due sistemi di frenatura di servizio separati o di un sistema di frenatura di servizio frazionato, con almeno un freno che agisca sulla ruota anteriore e almeno un altro che operi su quella posteriore.
- 5.1.6. I veicoli a tre ruote della categoria L_4 devono adempiere alle prescrizioni concernenti l'impianto freni di cui al punto 5.1.5. Se il veicolo è conforme alle prescrizioni relative alle prestazioni di cui all'allegato 3, non è necessario che la ruota del sidecar sia munita di freno.
- 5.1.7. I veicoli a tre ruote della categoria L_2 devono essere muniti di un sistema di frenatura di stazionamento e di uno dei seguenti sistemi di frenatura di servizio:
- a) due sistemi di frenatura di servizio separati (non un sistema di frenatura combinato/CBS) che, se azionati congiuntamente, agiscano sui freni di tutte le ruote; oppure
 - b) un sistema di frenatura di servizio frazionato; oppure
 - c) un sistema di frenatura combinato (CBS) che agisca sui freni di tutte le ruote, unitamente ad un sistema di frenatura di soccorso che può essere il sistema di frenatura di stazionamento.
- 5.1.8. I veicoli della categoria L_5 devono essere muniti di:
- 5.1.8.1. un sistema di frenatura di stazionamento; e
 - 5.1.8.2. un sistema di frenatura di servizio a pedale che agisca sui freni di tutte le ruote per mezzo di:
 - a) un sistema di frenatura di servizio frazionato; oppure
 - b) un sistema di frenatura combinato (CBS) che agisca sui freni di tutte le ruote, unitamente ad un sistema di frenatura di soccorso che può essere il sistema di frenatura di stazionamento.

- 5.1.9. Quando ne sono installati due separati, i sistemi di frenatura di servizio possono condividere un freno, purché un'avaria in un sistema non infici l'efficienza dell'altro.
- 5.1.10. Nel caso dei veicoli che utilizzano un fluido idraulico per la trasmissione della forza di frenatura, il cilindro principale deve essere dotato di:
- a) un serbatoio sigillato, coperto e separato per ciascun sistema di frenatura;
 - b) un serbatoio di capacità pari ad almeno 1,5 volte lo spostamento totale di fluido necessario a soddisfare la condizione di guarnizioni da nuove a completamente usurate alle peggiori condizioni per la regolazione dei freni; e
 - c) un serbatoio in cui il livello del fluido sia visibile, a fini di controllo, senza che si debba asportarne il coperchio.
- 5.1.11. Tutte le spie devono trovarsi all'interno del campo visivo del conducente.
- 5.1.12. I veicoli dotati di sistema di frenatura di servizio frazionato devono avere una spia rossa, che deve attivarsi:
- a) quando si verifica un'avaria di tipo idraulico al momento dell'applicazione di una forza di ≤ 90 N sul comando; oppure
 - b) quando, senza che sia azionato il comando del freno, il livello del liquido dei freni nel serbatoio del cilindro principale scende al di sotto del valore più alto fra:
 - i) il valore indicato dal costruttore, e
 - ii) il valore che è inferiore o uguale alla metà della capacità del serbatoio del fluido.

Ai fini del controllo del funzionamento, la spia deve accendersi quando si attiva l'interruttore di accensione e spegnersi una volta che il controllo è stato completato. In presenza di un'avaria, la spia deve rimanere sempre accesa quando l'interruttore di accensione si trova nella posizione «ON».

- 5.1.13. I veicoli che dispongono di un sistema ABS devono essere muniti di una spia gialla. La spia deve attivarsi ogni volta che si verifica un malfunzionamento che si ripercuote sulla generazione o la trasmissione dei segnali del sistema ABS del veicolo.

Ai fini del controllo del funzionamento, la spia deve accendersi quando si attiva l'interruttore di accensione e spegnersi una volta che il controllo è stato completato.

In presenza di un'avaria, la spia deve rimanere sempre accesa quando l'interruttore di accensione si trova nella posizione «ON».

5.2. Durabilità

- 5.2.1. L'usura dei freni deve poter essere facilmente compensata mediante un sistema di registrazione manuale oppure automatico.
- 5.2.2. Lo spessore del materiale di attrito deve essere visibile senza che sia necessario smontare i componenti. Qualora il materiale di attrito non fosse visibile, il grado di usura deve poter essere valutato mediante un apposito dispositivo.
- 5.2.3. Durante l'effettuazione di tutte le prove di cui al presente regolamento non devono verificarsi distacchi del materiale di attrito né perdite del liquido dei freni.

5.3. Misurazione delle prestazioni dinamiche

Il metodo utilizzato per misurare le prestazioni è indicato nelle rispettive prove di cui all'allegato 3. Sono tre i modi in cui è possibile misurare l'efficienza del sistema di frenatura di servizio:

5.3.1. DMR (decelerazione media a regime)

Calcolo della DMR:

$$d_m = \frac{V_b^2 - V_e^2}{25,92 \cdot (S_e - S_b)} \text{ in m/s}^2$$

dove:

d_m = decelerazione sviluppata completamente

V_1 = velocità del veicolo quando il conducente aziona il comando

V_b = velocità del veicolo a $0,8 V_1$ in km/h

V_e = velocità del veicolo a $0,1 V_1$ in km/h

S_b = distanza percorsa tra V_1 e V_b in metri

S_e = distanza percorsa tra V_1 e V_e in metri

5.3.2. Spazio di frenata

In base alle formule fondamentali del movimento:

$$S = 0,1 \cdot V + (X) \cdot V^2$$

dove:

S = spazio di frenata in metri

V = velocità del veicolo in km/h

X = una variabile basata su quanto necessario per ciascuna prova

Per calcolare lo spazio di frenata corretto utilizzando la velocità effettiva del veicolo si utilizza la formula seguente:

$$S_s = 0,1 \cdot V_s + (S_a - 0,1 \cdot V_a) \cdot V_s^2 / V_a^2$$

dove:

S_s = spazio di frenata corretto in metri

V_s = velocità di prova indicata del veicolo in km/h

S_a = spazio di frenata effettivo in metri

V_a = velocità di prova effettiva del veicolo in km/h

Nota : questa equazione è valida solo quando la velocità di prova effettiva (V_a) è pari alla velocità di prova indicata (V_s) ± 5 km/h.

5.3.3. Registrazione continua della decelerazione

Per la procedura di rodaggio e prove come quella a freno bagnato o di resistenza alla dissolvenza mediante riscaldamento del freno vi è una registrazione continua della decelerazione istantanea del veicolo dal momento in cui la forza è applicata al comando del freno fino alla fine dello spazio di frenata.

5.4. Materiali delle guarnizioni dei freni

Le guarnizioni dei freni non devono contenere amianto.

6. PROVE

Le prove di frenatura (condizioni e procedure) cui devono essere sottoposti i veicoli da omologare e l'efficienza frenante prescritta sono indicate nell'allegato 3 del presente regolamento.

7. MODIFICHE DEL TIPO DI VEICOLO O DEL SISTEMA DI FRENATURA ED ESTENSIONE DELL'OMOLOGAZIONE

7.1. Ogni modifica del tipo di veicolo o del suo sistema di frenatura deve essere comunicata al servizio amministrativo che ha rilasciato l'omologazione del tipo di veicolo. Detto servizio può:

7.1.1. ritenere che le modifiche apportate non avranno probabilmente ripercussioni negative di rilievo e che in ogni modo il veicolo sia ancora conforme alle prescrizioni; oppure

7.1.2. chiedere un altro verbale di prova al servizio tecnico che ha effettuato le prove.

7.2. La conferma o il rifiuto dell'omologazione, con indicazione delle modifiche, devono essere comunicati conformemente alla procedura di cui al precedente punto 4.3 alle parti contraenti dell'accordo che applicano il presente regolamento.

- 7.3. L'autorità competente che rilascia l'estensione dell'omologazione deve assegnare un numero di serie ad ogni scheda di notifica compilata per tale estensione.

8. CONFORMITÀ DELLA PRODUZIONE

- 8.1. Ogni veicolo (sistema) omologato ai sensi del presente regolamento va fabbricato in modo conforme al tipo omologato, rispettando cioè le prescrizioni di cui al punto 5.

- 8.2. Per verificare che le disposizioni di cui al punto 8.1 siano rispettate devono essere eseguiti controlli appropriati della produzione.

- 8.3. In particolare, il titolare dell'omologazione deve:

- 8.3.1. garantire l'esistenza di procedure atte a controllare efficacemente la qualità dei prodotti;

- 8.3.2. aver accesso all'attrezzatura di controllo necessaria per verificare la conformità ad ogni tipo omologato;

- 8.3.3. provvedere affinché i risultati delle prove siano registrati e i documenti allegati restino disponibili per un periodo da fissare di comune accordo con il servizio amministrativo;

- 8.3.4. analizzare i risultati di ciascun tipo di prova al fine di controllare ed assicurare la stabilità delle caratteristiche del prodotto, tenendo conto delle variazioni della produzione industriale;

- 8.3.5. garantire che, per ciascun tipo di prodotto, vengano effettuate almeno le prove prescritte dall'allegato 3 del presente regolamento;

- 8.3.6. garantire che, per ogni prelievo di campioni o di provette da cui risulti la non conformità al tipo di prova considerata, si proceda a un nuovo campionamento e a una nuova prova. Devono essere prese tutte le necessarie disposizioni per ristabilire la conformità della produzione corrispondente.

- 8.4. L'autorità competente che ha rilasciato l'omologazione può verificare in qualsiasi momento i metodi di controllo della conformità applicati in ciascuna unità di produzione.

- 8.4.1. Durante le ispezioni occorre mettere a disposizione dell'ispettore i registri delle prove e la documentazione relativa al controllo della produzione.

- 8.4.2. L'ispettore può prelevare dei campioni a caso da sottoporre a prova nel laboratorio del costruttore. Il numero minimo dei campioni può essere stabilito in base ai risultati della verifica eseguita dal costruttore stesso.

- 8.4.3. Se il livello qualitativo è insoddisfacente o se risulta necessario verificare la validità delle prove eseguite ai sensi del punto 8.4.2, i campioni da inviare al servizio tecnico che ha eseguito le prove di omologazione devono essere scelti dall'ispettore.

- 8.4.4. L'autorità competente può effettuare tutte le prove prescritte dal presente regolamento.

- 8.4.5. Normalmente, le ispezioni autorizzate dall'autorità competente devono avere frequenza biennale. Se nel corso di una di tali ispezioni si constatano risultati negativi, l'autorità competente deve prendere tutte le disposizioni necessarie per ripristinare il più rapidamente possibile la conformità della produzione.

9. DISPOSIZIONI TRANSITORIE

- 9.1. Dalla data ufficiale di entrata in vigore della serie di modifiche 03 del presente regolamento, nessuna delle parti contraenti che applicano il presente regolamento può rifiutare una domanda di omologazione ai sensi del presente regolamento quale modificato dalla serie di modifiche 03. Su richiesta del costruttore, le parti contraenti che applicano il presente regolamento possono concordare l'applicazione di tali modifiche prima della data ufficiale della loro entrata in vigore.

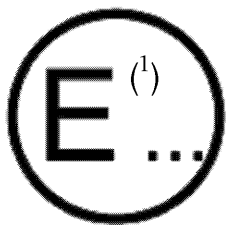
- 9.2. Trascorsi 24 mesi dalla data ufficiale di entrata in vigore di cui al punto 9.1, le parti contraenti che applicano il presente regolamento possono rilasciare l'omologazione solo se il tipo di veicolo soddisfa le prescrizioni del regolamento modificato dalla serie di modifiche 03.

- 9.3. Le omologazioni rilasciate prima della fine del periodo di 24 mesi a decorrere dalla data ufficiale di entrata in vigore cesseranno di essere valide 48 mesi dopo la data di entrata in vigore di cui al punto 9.1, a meno che la parte contraente che ha rilasciato l'omologazione notifichi alle altre parti contraenti che applicano il presente regolamento che il tipo di veicolo omologato soddisfa le prescrizioni del presente regolamento modificato dalla serie di modifiche 03.
- 9.4. In deroga alle disposizioni transitorie di cui sopra, le parti contraenti che applicano il presente regolamento a decorrere da una data successiva a quella in cui entra in vigore la serie di modifiche più recente non sono obbligate ad accettare omologazioni rilasciate ai sensi di una delle precedenti serie di modifiche del presente regolamento.
10. SANZIONI IN CASO DI NON CONFORMITÀ DELLA PRODUZIONE
- 10.1. L'omologazione di un tipo di veicolo rilasciata a norma del presente regolamento può essere revocata se cessano di essere soddisfatte le prescrizioni di cui al punto 8.1 o se il tipo di veicolo non supera i controlli di cui al punto 8.3.
- 10.2. Se una parte dell'accordo che applica il presente regolamento revoca un'omologazione precedentemente concessa, essa ne informa immediatamente le altre parti dell'accordo che applicano il presente regolamento trasmettendo copia della scheda di omologazione recante in calce, in caratteri di grandi dimensioni, l'annotazione datata e firmata «OMOLOGAZIONE REVOCATA».
11. CESSAZIONE DEFINITIVA DELLA PRODUZIONE
- Se il titolare di un'omologazione cessa completamente la produzione di un tipo di veicolo omologato ai sensi del presente regolamento, ne informa l'autorità che ha rilasciato l'omologazione. Appena ricevuta la relativa comunicazione, tale autorità informa le altre parti dell'accordo che applicano il presente regolamento inviando una copia della scheda di omologazione recante in calce, a chiare lettere, l'annotazione firmata e datata «PRODUZIONE CESSATA».
12. DENOMINAZIONE E INDIRIZZO DEI SERVIZI TECNICI INCARICATI DI ESEGUIRE LE PROVE DI OMOLOGAZIONE E DEI SERVIZI AMMINISTRATIVI
- Le parti dell'accordo che applicano il presente regolamento devono comunicare al segretariato delle Nazioni Unite la denominazione e l'indirizzo dei servizi tecnici incaricati di eseguire le prove di omologazione e dei servizi amministrativi che rilasciano l'omologazione, cui devono essere inviate le notifiche di rilascio, estensione, rifiuto o revoca dell'omologazione emesse negli altri paesi.
-

ALLEGATO 1 (*)

NOTIFICA

(formato massimo: A4 (210 × 297 mm))



emessa da: nome dell'amministrazione

.....

.....

.....

Riguardante ⁽²⁾:

il rilascio dell'omologazione

l'estensione dell'omologazione

il rifiuto dell'omologazione

la revoca dell'omologazione

la cessazione definitiva della produzione

di un tipo di veicolo della categoria L per quanto riguarda la frenatura a norma del regolamento n. 78

Omologazione n. Estensione n.

1. Denominazione commerciale o marca del veicolo:
2. Designazione del tipo di veicolo utilizzata dal costruttore:
3. Nome e indirizzo del costruttore:
4. Nome e indirizzo del rappresentante del costruttore (se del caso):
5. Descrizione sintetica:
- 5.1. Veicolo:
 - Categoria del veicolo:
 - Massa lorda del veicolo:
- 5.2. Motore:
- 5.3. Trasmissione:
 - Numero dei rapporti e loro demoltiplicazione:
 - Rapporto finale di trasmissione:
 - Dimensioni degli pneumatici:
- 5.4. Sistema di frenatura:
 - Marche e tipi di guarnizioni:
 - Freno/i di servizio (anteriore, posteriore, combinato) ⁽²⁾
 - Frenatura di soccorso, freno di stazionamento (se del caso) ⁽²⁾
 - Altri sistemi (freni antibloccaggio ecc.)
6. Servizio tecnico incaricato delle prove di omologazione:
7. Data del verbale di prova:
8. Numero del verbale di prova:

9. Motivo dell'eventuale estensione dell'omologazione:
10. Eventuali altre osservazioni (volante a destra o a sinistra):
11. Luogo:
12. Data:
13. Firma:
14. Alla presente notifica è allegato l'elenco delle parti che costituiscono i documenti di omologazione, che può essere ottenuto dietro richiesta da presentarsi al servizio amministrativo che ha rilasciato l'omologazione.
- _____

(*) Le informazioni contenute nell'appendice del presente allegato devono essere comunicate dall'autorità di omologazione ai richiedenti l'omologazione a norma del regolamento n. 90 dietro richiesta di questi ultimi. Tali informazioni non possono essere fornite per fini diversi dalle omologazioni a norma del regolamento n. 90.

(1) Numero distintivo del paese che ha rilasciato/esteso/rifiutato/revocato l'omologazione (cfr. disposizioni sull'omologazione contenute nel regolamento).

(2) Cancellare le diciture non pertinenti.

APPENDICE

ELENCO DEI DATI DEL VEICOLO AI FINI DELLE OMOLOGAZIONI A NORMA DEL REGOLAMENTO N. 90

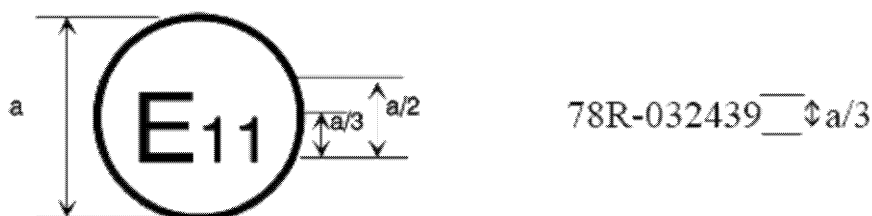
1. Descrizione del tipo di veicolo:
- 1.1. Denominazione commerciale o marca del veicolo, se disponibile:
- 1.2. Categoria di appartenenza del veicolo:
- 1.3. Tipo di veicolo secondo l'omologazione a norma del regolamento n. 78:
- 1.4. Modelli o denominazioni commerciali dei veicoli che costituiscono il tipo di veicolo, se disponibili:
- 1.5. Nome e indirizzo del costruttore:
2. Marca e tipo delle guarnizioni dei freni:
3. Massa minima del veicolo:
- 3.1. Ripartizione della massa per asse (valore massimo):
4. Massa lorda del veicolo:
- 4.1. Ripartizione della massa per asse (valore massimo):
5. Vmax km/h
6. Dimensioni degli pneumatici e delle ruote:
7. Configurazione dei sistemi di frenatura indipendenti:
8. Caratteristiche delle valvole dei freni (se presenti):
- 8.1. Caratteristiche di regolazione della valvola di rilevamento del carico:
- 8.2. Taratura del regolatore di pressione:
9. Descrizione del freno:
- 9.1. Tipo di freno a disco (ad esempio numero di pistoni e relativo/i diametro/i, disco ventilato o pieno):
- 9.2. Tipo di freno a tamburo (ad esempio simplex, con dimensioni del pistone e del tamburo):
10. Tipo e dimensioni del cilindro principale (se del caso):

ALLEGATO 2

ESEMPI DI MARCHI DI OMOLOGAZIONE

MODELLO A

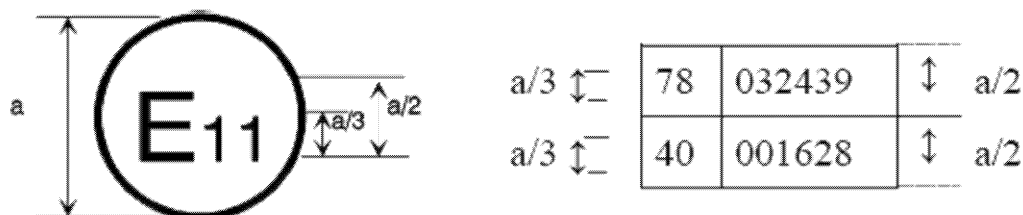
(cfr. il punto 4.4 del presente regolamento)

 $a = 8 \text{ mm min.}$

Il marchio di omologazione sopra riportato, apposto su un veicolo, indica che il tipo di veicolo è stato omologato, per quanto riguarda la frenatura, nel Regno Unito (E11) ai sensi del regolamento n. 78 con il numero di omologazione 032439. Le prime due cifre del numero di omologazione indicano che al momento del rilascio dell'omologazione il regolamento n. 78 comprendeva già la serie di modifiche 03.

MODELLO B

(cfr. il punto 4.5 del presente regolamento)

 $a = 8 \text{ mm min.}$

Il marchio di omologazione sopra riportato, apposto su un veicolo, indica che il tipo di veicolo è stato omologato nel Regno Unito (E11) ai sensi dei regolamenti nn. 78 e 40 (*). Le prime due cifre dei numeri di omologazione indicano che, alla data in cui sono state rilasciate le rispettive omologazioni, il regolamento n. 78 comprendeva la serie di modifiche 03, mentre il regolamento n. 40 era ancora nella sua forma originaria.

(*) Quest'ultimo numero è riportato unicamente a titolo di esempio.

ALLEGATO 3

CONDIZIONI DI PROVA, PROCEDURE E PRESCRIZIONI RELATIVE ALLE PRESTAZIONI

1. ASPETTI GENERALI

1.1. Superfici di prova

1.1.1. Superficie ad alto attrito:

- a) applicabile a tutte le prove di frenatura dinamica escluse le prove dell'ABS per le quali è indicata una superficie a basso attrito;
- b) l'area di prova deve presentare una superficie pulita e piana, con una pendenza $\leq 1\%$;
- c) la superficie deve avere, se non altrimenti specificato, un coefficiente della forza frenante massima (PBC) nominale di 0,9.

1.1.2. Superficie a basso attrito:

- a) applicabile a tutte le prove di frenatura dinamica per le quali è indicata una superficie a basso attrito;
- b) l'area di prova deve presentare una superficie pulita, asciutta e piana, con una pendenza $\leq 1\%$;
- c) la superficie deve avere un PBC di $\leq 0,45$.

1.1.3. Misurazione del PBC

Il PBC si misura nel modo stabilito dall'autorità di omologazione:

- a) mediante prova dell'American Society for Testing and Materials (ASTM) E1136 — 93 (riapprovata nel 2003) con pneumatici di riferimento standard, secondo il metodo ASTM E1337-90 (riapprovato nel 2002), ad una velocità di 40 mph; oppure
- b) in base al metodo indicato nell'appendice del presente allegato.

1.1.4. Prove dei sistemi di frenatura di stazionamento

Il pendio scelto per la prova deve presentare una superficie pulita e asciutta che non si deformi sotto la massa del veicolo.

1.1.5. Larghezza della corsia su cui si svolgono le prove

Per i veicoli a due ruote (categorie L_1 e L_3), la corsia deve misurare 2,5 m in larghezza.

Per i veicoli a tre ruote (categorie L_2 , L_5 e L_4), la larghezza prescritta per la corsia è data dalla somma fra 2,5 m e la larghezza del veicolo.

1.2. Temperatura ambiente

La temperatura ambiente deve essere compresa fra 4 °C e 45 °C.

1.3. Velocità del vento

La velocità del vento non deve essere superiore a 5 m/s.

1.4. Tolleranza per la velocità di prova

Per la velocità di prova è ammessa una tolleranza di ± 5 km/h.

Qualora la velocità di prova effettiva si discosti da quella indicata, lo spazio di frenata effettivo va corretto utilizzando la formula di cui al punto 5.3.2 del presente regolamento.

1.5. Cambio automatico

I veicoli dotati di cambio automatico devono completare tutte le prove, sia che si tratti di prove con «motore innestato» che con «motore disinnestato».

Nel caso dei cambi automatici che dispongono di una posizione neutra, quest'ultima va selezionata per le prove che prevedono il «motore disinnestato».

1.6. Posizione del veicolo e bloccaggio delle ruote:

- a) il veicolo va posizionato al centro della corsia di prova all'inizio di ogni frenata;
- b) le frenate devono concludersi senza che le ruote del veicolo escano dal tracciato della corsia di prova o che si blocchino.

1.7. Sequenza di prova

Ordine della prova	Punto
1. Frenata sull'asciutto — azionato comando singolo del freno	3
2. Frenata sull'asciutto — azionati tutti i comandi del/i freno/i di servizio	4
3. Alta velocità	5
4. Freno bagnato	6
5. Resistenza alla dissolvenza ⁽¹⁾	7
6. Se presenti:	
6.1. Sistema di frenatura di stazionamento	8
6.2. ABS	9
6.3. Avaria parziale, per sistemi di frenatura di servizio frazionati	10
6.4. Avaria del servofreno	11

⁽¹⁾ quella della resistenza alla dissolvenza è sempre l'ultima prova da eseguire.

2. PREPARAZIONE

2.1. Regime minimo del motore

Il regime minimo del motore va stabilito in base alle specifiche del costruttore.

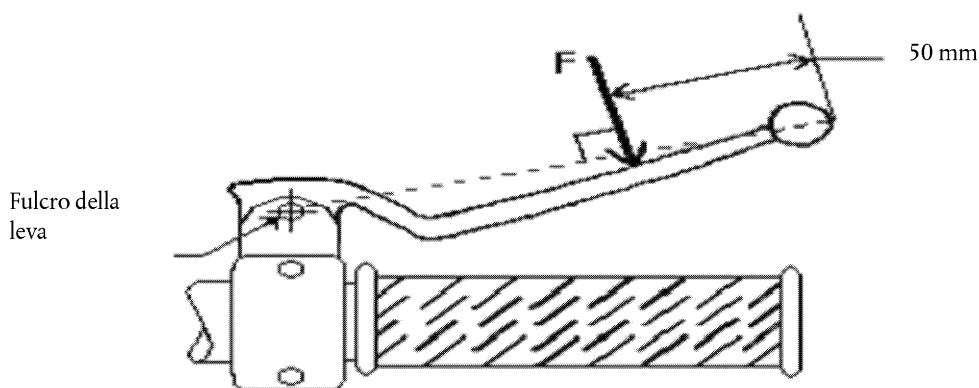
2.2. Pressione degli pneumatici

Per la prova, gli pneumatici devono essere gonfiati al valore specificato dal costruttore per la condizione di veicolo carico.

2.3. Punti e direzione di applicazione del comando

Per i comandi a leva manuale, la forza (F) va applicata alla superficie anteriore della leva di comando, perpendicolarmente rispetto all'asse del fulcro della leva e al suo punto più esterno, sul piano lungo il quale ruota la leva (cfr. figura seguente).

La forza va applicata su un punto posto a 50 mm dal punto più esterno della leva di comando, misurato lungo l'asse compreso tra l'asse centrale del fulcro della leva e il suo punto più esterno.



Per i comandi a pedale, la forza va applicata perpendicolarmente al centro del pedale di comando.

2.4. Misurazione della temperatura dei freni

La temperatura dei freni va misurata al centro approssimativo della superficie di frenatura del disco o del tamburo secondo le modalità stabilite dall'autorità di omologazione, utilizzando:

- a) una termocoppia sfregante a contatto con la superficie del disco o del tamburo; oppure
- b) una termocoppia incorporata nel materiale d'attrito.

2.5. Procedura di rodaggio

Prima di valutarne le prestazioni, i freni del veicolo vanno rodati. La procedura di rodaggio può essere eseguita dal costruttore:

- a) veicolo leggermente carico;
- b) motore disinnestato;
- c) velocità di prova:
 - i) velocità iniziale: 50 km/h o 0,8 V_{max} , a seconda di quale dei due valori è inferiore,
 - ii) velocità finale = da 5 a 10 km/h;
- d) azionamento del freno:
 - azionamento separato di ciascun comando dei sistemi di frenatura di servizio;
- e) decelerazione del veicolo:
 - i) solo per i sistemi di frenatura anteriore singoli:
 - 3,0-3,5 m/s^2 per i veicoli delle categorie L_3 e L_4 ;
 - 1,5-2,0 m/s^2 per i veicoli delle categorie L_1 e L_2 ;
 - ii) solo per i sistemi di frenatura posteriore singoli: 1,5-2,0 m/s^2 ;
 - iii) CBS o sistema di frenatura di servizio frazionato: 3,5-4,0 m/s^2 ;
- f) numero di decelerazioni: 100 per sistema di frenatura;
- g) temperatura iniziale del freno prima di ogni azionamento ≤ 100 °C;
- h) per la prima frenata, accelerare portando il veicolo alla velocità iniziale prescritta e poi azionare il comando del freno alle condizioni specificate fino a quando il veicolo non raggiunge la velocità finale. Quindi accelerare nuovamente fino alla velocità iniziale prescritta e mantenere tale velocità fino a che la temperatura del freno non scende al valore iniziale indicato. Una volta che queste condizioni sono soddisfatte, azionare di nuovo il freno come descritto. Ripetere questa procedura per il numero di decelerazioni indicato. Dopo il rodaggio, regolare il freno conformemente alle indicazioni del costruttore.

3. PROVA DELLA FRENATA SULL'ASCIUTTO — AZIONATO COMANDO SINGOLO DEL FRENO

3.1. Condizioni del veicolo:

- a) la prova è applicabile a tutte le categorie di veicoli;
- b) carico:
 - per i veicoli dotati di CBS e di sistemi di frenatura di servizio frazionati: il veicolo va sottoposto a prova anche quando è leggermente carico, oltre che a quando è carico;
- c) motore disinnestato.

3.2. Condizioni e procedura di prova:

- a) temperatura iniziale del freno: ≥ 55 °C e ≤ 100 °C;

- b) velocità di prova:
- i) veicoli delle categorie L₁ e L₂: 40 km/h o 0,9 V_{max}, a seconda di quale dei due valori è inferiore,
 - ii) veicoli delle categorie L₃, L₅ e L₄: 60 km/h o 0,9 V_{max}, a seconda di quale dei due valori è inferiore;
- c) azionamento del freno:
- azionamento separato di ciascun comando dei sistemi di frenatura di servizio;
- d) forza di azionamento del freno:
- i) comando manuale: ≤ 200 N,
 - ii) comando a pedale: ≤ 350 N per i veicoli delle categorie L₁, L₂, L₃ e L₄;
 ≤ 500 N per i veicoli della categoria L₅;
- e) numero di frenate complete: fino all'adempimento delle prescrizioni relative alle prestazioni del veicolo, con un massimo di 6;
- f) per ciascuna frenata, accelerare portando il veicolo alla velocità prescritta per la prova e poi azionare il comando del freno alle condizioni indicate al presente punto.

3.3. Prescrizioni relative alle prestazioni

Quando i freni vengono sottoposti a prova secondo la procedura di cui al punto 3.2, lo spazio di frenata deve corrispondere a quello indicato nella colonna 2 o la DMR a quella indicata nella colonna 3 della tabella seguente:

Colonna 1	Colonna 2		Colonna 3
Categoria del veicolo	SPAZIO DI FRENATA (S) (dove V è la velocità di prova in km/h e S lo spazio di frenata in metri)		DMR

Sistema di frenatura singolo, frenatura della/e sola/e ruota/e anteriore/i:

L ₁	$S \leq 0,1 V + 0,0111 V^2$		$\geq 3,4 \text{ m/s}^2$
L ₂	$S \leq 0,1 V + 0,0143 V^2$		$\geq 2,7 \text{ m/s}^2$
L ₃	$S \leq 0,1 V + 0,0087 V^2$		$\geq 4,4 \text{ m/s}^2$
L ₅	Non applicabile		Non applicabile
L ₄	$S \leq 0,1 V + 0,0105 V^2$		$\geq 3,6 \text{ m/s}^2$

Sistema di frenatura singolo, frenatura della/e sola/e ruota/e posteriore/i:

L ₁	$S \leq 0,1 V + 0,0143 V^2$		$\geq 2,7 \text{ m/s}^2$
L ₂	$S \leq 0,1 V + 0,0143 V^2$		$\geq 2,7 \text{ m/s}^2$
L ₃	$S \leq 0,1 V + 0,0133 V^2$		$\geq 2,9 \text{ m/s}^2$
L ₅	Non applicabile		Non applicabile
L ₄	$S \leq 0,1 V + 0,0105 V^2$		$\geq 3,6 \text{ m/s}^2$

Colonna 1	Colonna 2	Colonna 3
Categoria del veicolo	SPAZIO DI FRENATA (S) (dove V è la velocità di prova in km/h e S lo spazio di frenata in metri)	DMR

Veicoli dotati di CBS o di sistemi di frenatura di servizio frazionati; condizioni di veicolo carico o leggermente carico:

L_1 e L_2	$S \leq 0,1 V + 0,0087 V^2$	$\geq 4,4 \text{ m/s}^2$
L_3	$S \leq 0,1 V + 0,0076 V^2$	$\geq 5,1 \text{ m/s}^2$
L_5	$S \leq 0,1 V + 0,0077 V^2$	$\geq 5,0 \text{ m/s}^2$
L_4	$S \leq 0,1 V + 0,0071 V^2$	$\geq 5,4 \text{ m/s}^2$

Veicoli dotati di CBS — sistemi di frenatura di soccorso:

TUTTI	$S \leq 0,1 V + 0,0154 V^2$	$\geq 2,5 \text{ m/s}^2$
-------	-----------------------------	--------------------------

4. PROVA DELLA FRENATA SULL'ASCIUTTO — AZIONATI TUTTI I COMANDI DEI FRENI DI SERVIZIO

4.1. Condizioni del veicolo:

- la prova è applicabile ai veicoli delle categorie L_3 , L_5 e L_4 ;
- leggermente carico;
- motore disinnestato.

4.2. Condizioni e procedura di prova:

- temperatura iniziale del freno: $\geq 55 \text{ °C}$ e $\leq 100 \text{ °C}$;
- velocità di prova: 100 km/h o 0,9 V_{max} , a seconda di quale dei due valori è inferiore;
- azionamento del freno:

azionamento simultaneo di ambedue i comandi dei sistemi di frenatura di servizio, se il veicolo ne è dotato, oppure del comando del sistema di frenatura di servizio nel caso dei sistemi che agiscono su tutte le ruote;
- forza di azionamento del freno:

comando manuale: $\leq 250 \text{ N}$;

comando a pedale: $\leq 400 \text{ N}$ per i veicoli delle categorie L_3 e L_4 ;

$\leq 500 \text{ N}$ per i veicoli della categoria L_5 ;
- numero di frenate complete: fino all'adempimento delle prescrizioni relative alle prestazioni del veicolo, con un massimo di 6;
- per ciascuna frenata, accelerare portando il veicolo alla velocità prescritta per la prova e poi azionare i comandi del freno alle condizioni indicate al presente punto.

4.3. Prescrizioni relative alle prestazioni

Quando i freni vengono sottoposti a prova secondo la procedura di cui al punto 4.2, lo spazio di frenata (S) deve essere $\leq 0,0060 V^2$ (dove V è la velocità di prova in km/h e S lo spazio di frenata in metri).

5. PROVA AD ALTA VELOCITÀ

5.1. Condizioni del veicolo:

- a) la prova è applicabile ai veicoli delle categorie L₃, L₅ e L₄;
- b) la prova non è richiesta per i veicoli con $V_{max} \leq 125$ km/h;
- c) leggermente carico;
- d) motore innestato (collegato alla trasmissione) nella marcia più alta.

5.2. Condizioni e procedura di prova:

- a) temperatura iniziale del freno: ≥ 55 °C e ≤ 100 °C;
- b) velocità di prova: 0,8 V_{max} per i veicoli con $V_{max} > 125$ km/h e < 200 km/h;
160 km/h per i veicoli con $V_{max} \geq 200$ km/h;
- c) azionamento del freno:
azionamento simultaneo di ambedue i comandi dei sistemi di frenatura di servizio, se il veicolo ne è dotato, oppure del comando del sistema di frenatura di servizio nel caso dei sistemi che agiscono su tutte le ruote;
- d) forza di azionamento del freno:
comando manuale: ≤ 200 N;
comando a pedale: ≤ 350 N per i veicoli delle categorie L₃ e L₄;
 ≤ 500 N per i veicoli della categoria L₅;
- e) numero di frenate complete: fino all'adempimento delle prescrizioni relative alle prestazioni del veicolo, con un massimo di 6;
- f) per ciascuna frenata, accelerare portando il veicolo alla velocità prescritta per la prova e poi azionare il comando o i comandi dei freni alle condizioni indicate al presente punto.

5.3. Prescrizioni relative alle prestazioni

Quando i freni vengono sottoposti a prova secondo la procedura di cui al punto 5.2:

- a) lo spazio di frenata (S) deve essere $\leq 0,1 V + 0,0067 V^2$
(dove V è la velocità di prova in km/h e S lo spazio di frenata in metri); oppure
- b) la DMR deve essere $\geq 5,8$ m/s².

6. PROVA A FRENO BAGNATO

6.1. Aspetti generali:

- a) la prova si compone di due parti da eseguire consecutivamente per ciascun sistema di frenatura:
 - i) una prova di riferimento sulla base della prova della frenata sull'asciutto — azionato comando singolo del freno (sezione 3 del presente allegato),
 - ii) una frenata completa con il freno bagnato utilizzando gli stessi parametri di prova indicati al punto i), ma con il freno o i freni continuamente irrorati d'acqua durante la prova, al fine di misurare le prestazioni dei freni in condizioni di umidità;
- b) la prova non è applicabile ai sistemi di frenatura di stazionamento, a meno che non si tratti di freni di soccorso;
- c) i freni a tamburo o a disco completamente integrati sono esentati da tale prova, a meno che non presentino aperture per la ventilazione o per le ispezioni;

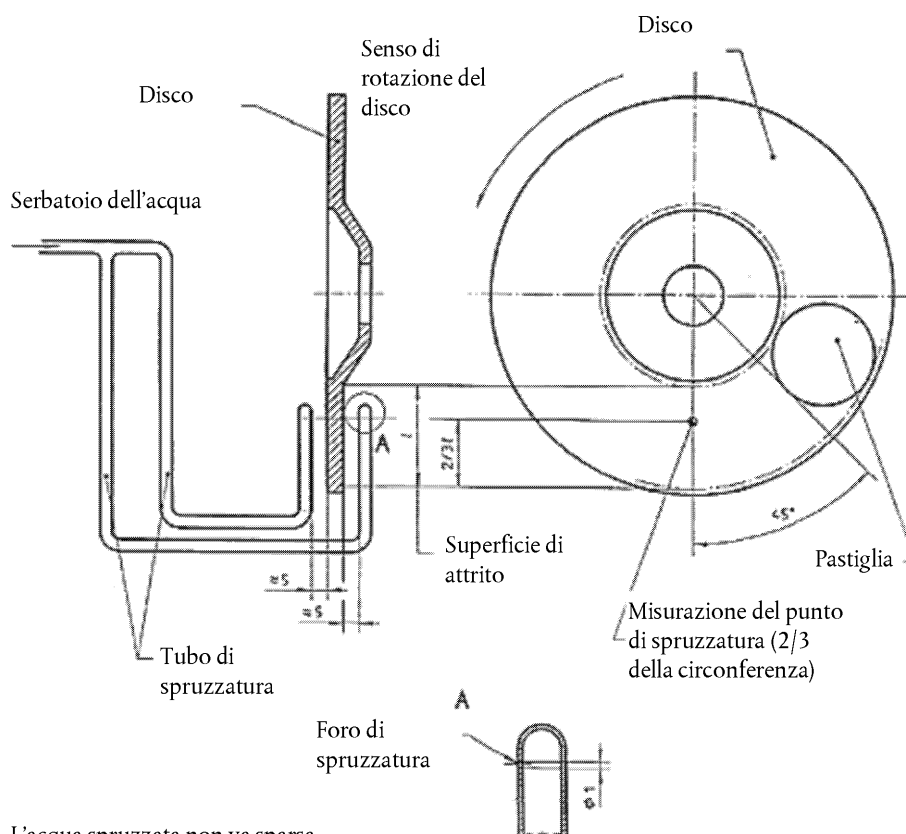
- d) per la prova è necessario che il veicolo sia munito di una strumentazione che registri ininterrottamente la forza di azionamento del comando del freno e la decelerazione del veicolo. In questo caso non è appropriato misurare la DMR e lo spazio di frenata.

6.2. Condizioni del veicolo:

- a) la prova è applicabile a tutte le categorie di veicoli;
- b) carico:

per i veicoli dotati di CBS e di sistemi di frenatura di servizio frazionati: il veicolo va sottoposto a prova anche quando è leggermente carico, oltre che a quando è carico;

- c) motore disinnestato;
- d) ciascun freno deve essere dotato di un dispositivo che spruzzi acqua:
- i) freni a disco: schema del dispositivo di spruzzatura dell'acqua:



L'acqua spruzzata non va sparsa.

Dimensioni in millimetri

Il dispositivo di spruzzatura dell'acqua del freno a disco va montato come segue:

- a) l'acqua va spruzzata su ogni freno con una portata di 15 l/h e ripartita equamente su ogni lato del rotore;
- b) se la superficie del rotore possiede una schermatura, il getto va indirizzato su un punto situato 45° davanti alla schermatura stessa;
- c) qualora non sia possibile indirizzare il getto verso il punto indicato nello schema, o se il punto in questione coincide con un foro di ventilazione o un'apertura simile, l'ugello del dispositivo può essere fatto avanzare di ulteriori 90° al massimo rispetto al bordo della pastiglia, utilizzando lo stesso raggio;

- ii) freni a tamburo con aperture per la ventilazione o per le ispezioni:
il dispositivo di spruzzatura dell'acqua va montato come segue:
 - a) ripartire il getto d'acqua equamente fra i due lati del freno a tamburo (sulla flangia e sul tamburo) con una portata di 15 l/h;
 - b) posizionare gli ugelli a due terzi della distanza fra la circonferenza esterna del tamburo e il centro del mozzo della ruota;
 - c) l'ugello deve trovarsi a $> 15^\circ$ dal bordo di eventuali aperture della flangia del tamburo.

6.3. Prova di riferimento

6.3.1. Condizioni e procedura di prova:

- a) la prova di cui alla sezione 3 del presente allegato (Prova della frenata sull'asciutto — azionato comando singolo del freno) va effettuata per ogni sistema di frenatura, ma con una forza sul comando del freno che comporti una decelerazione del veicolo di 2,5-3,0 m/s²; occorre determinare quanto segue:
 - i) la forza media del comando del freno misurata quando il veicolo viaggia ad una velocità compresa tra l'80 % e il 10 % della velocità indicata per la prova,
 - ii) la decelerazione media del veicolo nel periodo compreso tra 0,5 e 1,0 secondi dopo l'azionamento del comando del freno,
 - iii) la decelerazione massima del veicolo durante la frenata fino all'arresto del veicolo escludendo gli ultimi 0,5 secondi;
- b) effettuare 3 frenate complete di riferimento e calcolare la media dei valori ottenuti ai punti i), ii) e iii).

6.4. Frenata completa a freno bagnato

6.4.1. Condizioni e procedura di prova:

- a) il veicolo deve viaggiare alla velocità adottata per la prova di riferimento, di cui al punto 6.3, con il dispositivo di spruzzatura dell'acqua in azione sul freno o sui freni da sottoporre a prova e il sistema di frenatura non azionato;
- b) dopo che il veicolo ha percorso una distanza di ≥ 500 m, applicare la forza media di azionamento del freno determinata con la prova di riferimento per il sistema di frenatura da sottoporre a prova;
- c) misurare la decelerazione media del veicolo nel periodo compreso tra 0,5 e 1,0 secondi dopo l'azionamento del comando del freno;
- d) misurare la decelerazione massima del veicolo durante la frenata fino all'arresto del veicolo escludendo gli ultimi 0,5 secondi.

6.5. Prescrizioni relative alle prestazioni

Quando i freni vengono sottoposti a prova secondo la procedura di cui al punto 6.4.1, la decelerazione a freno bagnato deve essere:

- a) il valore misurato al punto 6.4.1, lettera c), ≥ 60 % dei valori medi di decelerazione registrati nell'ambito della prova di riferimento di cui al punto 6.3.1, lettera a), punto ii), vale a dire nel periodo compreso tra 0,5 e 1,0 secondi dopo l'azionamento del comando del freno; e
- b) il valore misurato al punto 6.4.1, lettera d), ≤ 120 % dei valori medi di decelerazione registrati nell'ambito della prova di riferimento di cui al punto 6.3.1, lettera a), punto iii), vale a dire durante la frenata fino all'arresto del veicolo escludendo gli ultimi 0,5 secondi.

7. PROVA DI RESISTENZA ALLA DISSOLVENZA

7.1. Aspetti generali:

- a) la prova si compone di tre parti da eseguire consecutivamente per ciascun sistema di frenatura:
 - i) una prova di riferimento sulla base della prova della frenata sull'asciutto — azionato comando singolo del freno (sezione 3 del presente allegato),

- ii) una procedura di riscaldamento consistente in una serie ripetuta di frenate complete finalizzate a far scaldare il freno o i freni,
 - iii) una frenatura completa a freno caldo sulla base della prova della frenata sull'asciutto — azionato comando singolo del freno (sezione 3 del presente allegato), finalizzata alla misurazione dell'efficacia del freno dopo la procedura di riscaldamento;
- b) la prova è applicabile ai veicoli delle categorie L₃, L₅ e L₄;
 - c) la prova non è applicabile ai sistemi di frenatura di stazionamento o di soccorso;
 - d) tutte le frenate vanno eseguite a veicolo carico;
 - e) per la procedura di riscaldamento è necessario che il veicolo sia munito di una strumentazione che registri ininterrottamente la forza di azionamento del comando del freno e la decelerazione del veicolo. Non è appropriato, per la procedura di riscaldamento, misurare la DMR e lo spazio di frenata. Per la prova di riferimento e la frenata completa a freno caldo è necessario misurare la DMR o lo spazio di frenata.

7.2. Prova di riferimento

7.2.1. Condizioni del veicolo:

motore disinnestato.

7.2.2. Condizioni e procedura di prova:

- a) temperatura iniziale del freno: $\geq 55\text{ °C}$ e $\leq 100\text{ °C}$;
- b) velocità di prova: 60 km/h o 0,9 V_{max}, a seconda di quale dei due valori è inferiore;
- c) azionamento del freno:
azionamento separato di ciascun comando dei sistemi di frenatura di servizio;
- d) forza di azionamento del freno:
comando manuale: $\leq 200\text{ N}$;
comando a pedale: $\leq 350\text{ N}$ per i veicoli delle categorie L₃ e L₄;
 $\leq 500\text{ N}$ per i veicoli della categoria L₅;
- e) accelerare fino a far raggiungere al veicolo la velocità prescritta per la prova, quindi azionare il comando del freno alle condizioni indicate e registrare la forza necessaria sul comando per ottenere l'efficienza di frenatura del veicolo specificata nella tabella al punto 3.3 del presente allegato.

7.3. Procedura di riscaldamento

7.3.1. Condizioni del veicolo:

motore e cambio:

- i) dalla velocità prescritta per la prova al 50 % di tale velocità: motore innestato, con inserita la marcia più alta in grado di mantenere il regime del motore al di sopra del minimo indicato dal costruttore;
- ii) dal 50 % della velocità prescritta per la prova all'arresto del veicolo: motore disinnestato.

7.3.2. Condizioni e procedura di prova:

- a) temperatura iniziale del freno, soltanto prima della prima frenata completa: $\geq 55\text{ °C}$ e $\leq 100\text{ °C}$;
- b) velocità di prova:
sistema di frenatura singolo, frenatura della sola ruota anteriore: 100 km/h o 0,7V max, a seconda di quale dei due valori è inferiore;
sistema di frenatura singolo, frenatura della sola ruota posteriore: 80 km/h o 0,7V max, a seconda di quale dei due valori è inferiore;
CBS o sistema di frenatura di servizio frazionato: 100 km/h o 0,7V max, a seconda di quale dei due valori è inferiore;

c) azionamento del freno:

azionamento separato di ciascun comando dei sistemi di frenatura di servizio;

d) forza di azionamento del freno:

i) per la prima frenata completa:

la forza costante sul comando che consente di ottenere un tasso di decelerazione del veicolo di $3,0\text{--}3,5\text{ m/s}^2$ quando il veicolo decelera ad una velocità compresa fra l'80 % e il 10 % della velocità prescritta per la prova;

se non si riesce ad ottenere per il veicolo il tasso di decelerazione indicato, questa frenata completa è effettuata per adempiere alle prescrizioni relative alla decelerazione di cui alla tabella del punto 3.3 del presente allegato,

ii) per le altre frenate:

a) la stessa forza costante applicata sul comando del freno in occasione della prima frenata;

b) numero di frenate complete: 10;

c) intervallo fra le frenate: 1 000 m;

e) effettuare una frenata alle condizioni indicate al presente punto, quindi accelerare immediatamente al massimo per raggiungere la velocità specificata e mantenerla fino al successivo arresto del veicolo.

7.4. Frenata completa a freno caldo

7.4.1. Condizioni e procedura di prova:

eseguire una frenata completa alle condizioni della prova di riferimento (punto 7.2) per il sistema di frenatura riscaldato durante la procedura conformemente al punto 7.3. Questa frenata va effettuata entro un minuto dal completamento della procedura di cui al punto 7.3, applicando sul comando del freno una forza inferiore o pari alla forza applicata nel corso della prova di cui al punto 7.2.

7.5. Prescrizioni relative alle prestazioni

Quando i freni vengono sottoposti a prova secondo la procedura di cui al punto 7.4.1:

a) spazio di frenata: $S_2 \leq 1,67 S_1 - 0,67 \times 0,1V$

dove:

S_1 = spazio di frenata corretto, in metri, ottenuto nell'ambito della prova di riferimento di cui al punto 7.2;

S_2 = spazio di frenata corretto, in metri, ottenuto con la frenata completa a freno caldo di cui al punto 7.4.1;

V = velocità prescritta per la prova, in km/h; oppure

b) $DMR \geq 60\%$ della DMR registrata in occasione della prova di cui al punto 7.2.

8. PROVA DEL SISTEMA DI FRENATURA DI STAZIONAMENTO — VEICOLI MUNITI DI FRENI DI STAZIONAMENTO

8.1. Condizioni del veicolo:

a) la prova è applicabile ai veicoli delle categorie L_2 , L_5 e L_4 ;

b) carico;

c) motore disinnestato.

8.2. Condizioni e procedura di prova:

a) temperatura iniziale del freno: $\leq 100\text{ }^\circ\text{C}$;

b) pendenza della superficie di prova = 18 %;

- c) forza di azionamento del freno:
 - comando manuale: ≤ 400 N;
 - comando a pedale: ≤ 500 N;
- d) per la prima parte della prova, parcheggiare il veicolo in salita sulla superficie di prova in pendenza azionando il sistema di frenatura di stazionamento alle condizioni indicate al presente punto. Se il veicolo rimane fermo, iniziare la misurazione del periodo di prova;
- e) al termine della prova con il veicolo in salita, effettuare la medesima prova posizionando il veicolo in discesa.

8.3. Prescrizioni relative alle prestazioni

Quando il veicolo viene sottoposto a prova in base alla procedura di cui al punto 8.2, il sistema di frenatura di stazionamento deve mantenerlo fermo per 5 minuti in salita e per altrettanti minuti in discesa.

9. PROVE DELL'ABS

9.1. Aspetti generali:

- a) le prove sono applicabili unicamente agli ABS installati sui veicoli delle categorie L₁ e L₃;
- b) le prove servono a confermare l'efficacia dei sistemi di frenatura dotati di ABS e le loro prestazioni in caso di avaria elettrica dell'ABS;
- c) per «esecuzione di cicli completi» si intende la modulazione ripetuta della forza frenante da parte del sistema antibloccaggio per evitare il bloccaggio delle ruote direttamente controllate;
- d) il bloccaggio delle ruote è consentito a patto che la stabilità del veicolo non sia compromessa al punto da obbligare l'operatore ad azionare il comando o da determinare l'uscita di una ruota del veicolo dalla corsia di prova.

La serie di prove prevede le seguenti prove singole, che possono essere effettuate in qualsiasi ordine:

PROVE DELL'ABS	PUNTO
a) Frenate complete su una superficie ad alto attrito, di cui al punto 1.1.1.	9.3
b) Frenate complete su una superficie a basso attrito, di cui al punto 1.1.2.	9.4
c) Controlli del bloccaggio delle ruote su superfici ad alto e a basso attrito.	9.5
d) Controllo del bloccaggio delle ruote — passaggio da una superficie ad alto attrito ad una a basso attrito.	9.6
e) Controllo del bloccaggio delle ruote — passaggio da una superficie a basso attrito ad una ad alto attrito.	9.7
f) Frenate complete con un'avaria elettrica dell'ABS.	9.8

9.2. Condizioni del veicolo:

- a) leggermente carico;
- b) motore disinnestato.

9.3. Frenate complete su una superficie ad alto attrito:

9.3.1. Condizioni e procedura di prova:

- a) temperatura iniziale del freno: ≥ 55 °C e ≤ 100 °C;
- b) velocità di prova: 60 km/h o 0,9 V_{max}, a seconda di quale dei due valori è inferiore;

c) azionamento del freno:

azionamento simultaneo di ambedue i comandi dei sistemi di frenatura di servizio, se il veicolo ne è dotato, oppure del comando del sistema di frenatura di servizio nel caso dei sistemi che agiscono su tutte le ruote;

d) forza di azionamento del freno:

la forza da applicare deve corrispondere a quella necessaria a fare sì che l'ABS svolga l'intero ciclo ad ogni frenata, fino alla velocità di 10 km/h;

e) se una ruota non è dotata di ABS, il comando del freno di servizio di tale ruota deve essere azionato con una forza inferiore a quella che provoca il bloccaggio della ruota;

f) numero di frenate complete: fino all'adempimento delle prescrizioni relative alle prestazioni del veicolo, con un massimo di 6;

g) per ciascuna frenata, accelerare portando il veicolo alla velocità prescritta per la prova e poi azionare il comando del freno alle condizioni indicate al presente punto.

9.3.2. Prescrizioni relative alle prestazioni

Quando i freni vengono sottoposti a prova secondo le procedure di cui al punto 9.3.1:

a) lo spazio di frenata (S) deve essere $\leq 0,0063V^2$ (dove V è la velocità di prova in km/h e S lo spazio di frenata in metri), ovvero la DMR deve essere $\geq 6,17 \text{ m/s}^2$; e

b) le ruote non devono bloccarsi e devono rimanere all'interno del perimetro della corsia di prova.

9.4. Frenate complete su una superficie a basso attrito

9.4.1. Condizioni e procedura di prova:

come descritto al punto 9.3.1, ma su una superficie a basso attrito anziché su una ad alto attrito.

9.4.2. Prescrizioni relative alle prestazioni

Quando i freni vengono sottoposti a prova secondo le procedure di cui al punto 9.4.1:

a) lo spazio di frenata (S) deve essere $\leq 0,0056V^2/P$ (dove V è la velocità di prova in km/h, P il coefficiente della forza frenante massima e S lo spazio di frenata in metri), ovvero la DMR deve essere $\geq 6,87 \times P$, in m/s^2 ; e

b) le ruote non devono bloccarsi e devono rimanere all'interno del perimetro della corsia di prova.

9.5. Controlli del bloccaggio delle ruote su superfici ad alto e a basso attrito

9.5.1. Condizioni e procedura di prova:

a) superfici di prova:

i) ad alto attrito, e

ii) a basso attrito;

b) temperatura iniziale del freno: $\geq 55 \text{ °C}$ e $\leq 100 \text{ °C}$;

c) velocità di prova:

i) sulla superficie ad alto attrito: 80 km/h o 0,8 V_{max} , a seconda di quale dei due valori è inferiore,ii) sulla superficie a basso attrito: 60 km/h o 0,8 V_{max} , a seconda di quale dei due valori è inferiore;

d) azionamento del freno:

i) azionamento separato di ciascun comando dei sistemi di frenatura di servizio,

ii) se entrambi i sistemi di frenatura sono dotati di ABS, azionamento simultaneo di ambedue i comandi dei sistemi di frenatura, oltre a quanto indicato al punto i);

- e) forza di azionamento del freno:
la forza da applicare deve corrispondere a quella necessaria a fare sì che l'ABS svolga l'intero ciclo ad ogni frenata, fino alla velocità di 10 km/h;
- f) tasso di azionamento del freno:
la forza necessaria ad azionare il comando del freno va applicata per 0,2-0,5 secondi;
- g) numero di frenate complete: fino all'adempimento delle prescrizioni relative alle prestazioni del veicolo, con un massimo di 3;
- h) per ciascuna frenata, accelerare portando il veicolo alla velocità prescritta per la prova e poi azionare il comando del freno alle condizioni indicate al presente punto.

9.5.2. Prescrizioni relative alle prestazioni

Quando i freni vengono sottoposti a prova secondo le procedure di cui al punto 9.5.1, le ruote non devono bloccarsi e devono rimanere all'interno del perimetro della corsia di prova.

9.6. Controllo del bloccaggio delle ruote — passaggio da una superficie ad alto attrito ad una a basso attrito

9.6.1. Condizioni e procedura di prova:

- a) superfici di prova:
una superficie ad alto attrito immediatamente seguita da una superficie a basso attrito;
- b) temperatura iniziale del freno: $\geq 55\text{ °C}$ e $\leq 100\text{ °C}$;
- c) velocità di prova:
la velocità corrispondente a 50 km/h o a 0,5 $V_{\max}$, a seconda di quale dei due valori è inferiore, nel punto in cui il veicolo passa dalla superficie ad alto attrito a quella a basso attrito;
- d) azionamento del freno:
 - i) azionamento separato di ciascun comando dei sistemi di frenatura di servizio,
 - ii) se entrambi i sistemi di frenatura sono dotati di ABS, azionamento simultaneo di ambedue i comandi dei sistemi di frenatura, oltre a quanto indicato al punto i);
- e) forza di azionamento del freno:
la forza da applicare deve corrispondere a quella necessaria a fare sì che l'ABS svolga l'intero ciclo ad ogni frenata, fino alla velocità di 10 km/h;
- f) numero di frenate complete: fino all'adempimento delle prescrizioni relative alle prestazioni del veicolo, con un massimo di 3;
- g) per ciascuna frenata, accelerare portando il veicolo alla velocità prescritta per la prova e poi azionare il comando del freno prima che il veicolo raggiunga il punto di passaggio dall'una all'altra superficie di attrito.

9.6.2. Prescrizioni relative alle prestazioni

Quando i freni vengono sottoposti a prova secondo le procedure di cui al punto 9.6.1, le ruote non devono bloccarsi e devono rimanere all'interno del perimetro della corsia di prova.

9.7. Controllo del bloccaggio delle ruote — passaggio da una superficie a basso attrito ad una ad alto attrito

9.7.1. Condizioni e procedura di prova:

- a) superfici di prova:
una superficie a basso attrito immediatamente seguita da una superficie ad alto attrito con un coefficiente di forza frenante massima (PBC) di $\geq 0,8$;
- b) temperatura iniziale del freno: $\geq 55\text{ °C}$ e $\leq 100\text{ °C}$;
- c) velocità di prova:
la velocità corrispondente a 50 km/h o a 0,5 $V_{\max}$, a seconda di quale dei due valori è inferiore, nel punto in cui il veicolo passa dalla superficie a basso attrito a quella ad alto attrito;

- d) azionamento del freno:
 - i) azionamento separato di ciascun comando dei sistemi di frenatura di servizio,
 - ii) se entrambi i sistemi di frenatura sono dotati di ABS, azionamento simultaneo di ambedue i comandi dei sistemi di frenatura, oltre a quanto indicato al punto i);
- e) forza di azionamento del freno:

la forza da applicare deve corrispondere a quella necessaria a fare sì che l'ABS svolga l'intero ciclo ad ogni frenata, fino alla velocità di 10 km/h;
- f) numero di frenate complete: fino all'adempimento delle prescrizioni relative alle prestazioni del veicolo, con un massimo di 3;
- g) per ciascuna frenata, accelerare portando il veicolo alla velocità prescritta per la prova e poi azionare il comando del freno prima che il veicolo raggiunga il punto di passaggio dall'una all'altra superficie di attrito;
- h) registrare la decelerazione continua del veicolo.

9.7.2. Prescrizioni relative alle prestazioni:

- a) quando i freni vengono sottoposti a prova secondo le procedure di cui al punto 9.7.1, le ruote non devono bloccarsi e devono rimanere all'interno del perimetro della corsia di prova;
- b) entro 1 secondo dal momento in cui la ruota posteriore oltrepassa il punto di passaggio dalla superficie a bassa frizione a quella ad alta frizione, la decelerazione del veicolo deve aumentare.

9.8. Frenate complete con un'avaria elettrica dell'ABS

9.8.1. Condizioni e procedura di prova:

eseguire la prova di cui alla sezione 3 del presente allegato (Prova della frenata sull'asciutto — azionato comando singolo del freno) con il sistema elettrico dell'ABS disabilitato, applicando le condizioni pertinenti per il sistema di frenatura e per il veicolo da sottoporre a prova.

9.8.2. Prescrizioni relative alle prestazioni

Quando i freni vengono sottoposti a prova secondo la procedura di cui al punto 9.8.1:

- a) il sistema deve comportarsi conformemente alle prescrizioni relative alla segnalazione in caso di avaria di cui al punto 5.1.13 del presente regolamento; e
- b) le prescrizioni minime riguardanti lo spazio di frenata e la DMR devono corrispondere a quelle indicate rispettivamente nelle colonne 2 e 3, alla voce «Sistema di frenatura singolo, frenatura della/e sola/e ruota/e posteriore/i» della tabella di cui al punto 3.3 del presente allegato.

10. PROVA DELL'AVARIA PARZIALE, PER SISTEMI DI FRENATURA DI SERVIZIO FRAZIONATI

10.1. Informazioni generali:

- a) la prova è applicabile unicamente ai veicoli dotati di sistemi di frenatura di servizio frazionati;
- b) la prova serve a confermare l'efficacia del sottosistema rimanente nel caso di un'avaria del sistema idraulico causata da una perdita.

10.2. Condizioni del veicolo:

- a) la prova è applicabile ai veicoli delle categorie L₃, L₅ e L₄;
- b) leggermente carico;
- c) motore disinnestato.

10.3. Condizioni e procedura di prova:

- a) temperatura iniziale del freno: $\geq 55\text{ °C}$ e $\leq 100\text{ °C}$;
- b) velocità di prova: 50 km/h e 100 km/h o 0,8 V_{max}, a seconda di quale valore è inferiore;
- c) forza di azionamento del freno:

comando manuale: $\leq 250\text{ N}$;

comando a pedale: $\leq 400\text{ N}$;

- d) numero di frenate complete: fino all'adempimento delle prescrizioni relative alle prestazioni del veicolo, con un massimo di 6 frenate per ogni velocità di prova;
- e) modificare il sistema di frenatura di servizio per provocare una perdita completa della forza frenante in uno dei sottosistemi. Quindi, per ciascuna frenata, accelerare portando il veicolo alla velocità prescritta per la prova e poi azionare il comando del freno alle condizioni indicate al presente punto;
- f) ripetere la prova per ogni sottosistema.

10.4. Prescrizioni relative alle prestazioni

Quando i freni vengono sottoposti a prova secondo la procedura di cui al punto 10.3:

- a) il sistema deve comportarsi conformemente alle prescrizioni relative alla segnalazione in caso di avaria di cui al punto 5.1.11 del presente regolamento; e
- b) lo spazio di frenata (S) deve essere $\leq 0,1 V + 0,0117 V^2$ (dove V è la velocità di prova in km/h e S lo spazio di frenata in metri), ovvero la DMR deve essere $\geq 3,3 \text{ m/s}^2$.

11. PROVA DELL'AVARIA DEL SERVOFRENO

11.1. Informazioni generali:

- a) la prova non va effettuata nel caso in cui il veicolo sia dotato di un altro sistema di frenatura di servizio separato;
- b) la prova serve a confermare l'efficacia del sistema di frenatura di servizio nel caso di un'avaria del servofreno.

11.2. Condizioni e procedura di prova:

eseguire la prova di cui alla sezione 3 del presente allegato (Prova della frenata sull'asciutto — azionato comando singolo del freno) per ciascun sistema di frenatura di servizio, con il servofreno disabilitato.

11.3. Prescrizioni relative alle prestazioni

Quando i freni vengono sottoposti a prova secondo la procedura di cui al punto 11.2, lo spazio di frenata deve corrispondere a quello indicato nella colonna 2 o la DMR a quella indicata nella colonna 3 della tabella seguente:

Colonna 1	Colonna 2		Colonna 3
Categoria del veicolo	SPAZIO DI FRENATA (S) (dove V è la velocità di prova in km/h e S lo spazio di frenata in metri)		DMR
Sistema di frenatura singolo			
L_1	$S \leq 0,1 V + 0,0143 V^2$		$\geq 2,7 \text{ m/s}^2$
L_2	$S \leq 0,1 V + 0,0143 V^2$		$\geq 2,7 \text{ m/s}^2$
L_3	$S \leq 0,1 V + 0,0133 V^2$		$\geq 2,9 \text{ m/s}^2$
L_4	$S \leq 0,1 V + 0,0105 V^2$		$\geq 3,6 \text{ m/s}^2$
Veicoli con sistema di frenatura combinato (CBS) o sistema di frenatura di servizio frazionato (SSBS)			
TUTTI	$S \leq 0,1 V + 0,0154 V^2$		$\geq 2,5 \text{ m/s}^2$

Nota: se il servofreno può essere attivato con più di un comando, l'efficacia di cui sopra deve essere ottenuta con ogni comando azionato separatamente.

APPENDICE

METODO ALTERNATIVO DI DETERMINAZIONE DEL COEFFICIENTE DI FORZA FRENANTE MASSIMA (PBC)

(cfr. punto 1.1.3 del presente allegato)

1.1. Aspetti generali:

- a) la prova serve a determinare un coefficiente di forza frenante massima (PBC) per il tipo di veicolo quando questo viene frenato sulle superfici di prova descritte nell'allegato 3, punti 1.1.1 e 1.1.2;
- b) la prova si compone di una serie di frenate complete con diverse forze di azionamento del comando del freno. Le due ruote devono essere frenate contemporaneamente fino al punto che precede il loro bloccaggio, al fine di ottenere il massimo tasso di decelerazione del veicolo sulla data superficie di prova;
- c) il massimo tasso di decelerazione è costituito dal valore più alto registrato nel corso di tutte le frenate della prova;
- d) il coefficiente della forza frenante massima (PBC) si calcola come segue in base alla frenata che determina il massimo tasso di decelerazione del veicolo:

$$PBC = \frac{0,566}{t}$$

dove:

t = tempo necessario per ridurre la velocità del veicolo da 40 km/h a 20 km/h, in secondi.

Nota: per i veicoli che non possono raggiungere la velocità di prova di 50 km/h, la PBC va misurata come segue:

$$PBC = \frac{0,566}{t}$$

dove:

t = tempo, in secondi, necessario per ridurre la velocità del veicolo da 0,8 V_{max} a (0,8 V_{max} - 20), con la V_{max} misurata in km/h;

- e) il valore della PBC deve essere arrotondato alla terza cifra decimale.

1.2. Condizioni del veicolo:

- a) la prova è applicabile ai veicoli delle categorie L₁ e L₃;
- b) il sistema antibloccaggio deve essere disinserito, o comunque non in funzione, tra i 40 km/h e i 20 km/h;
- c) leggermente carico;
- d) motore disinnestato.

1.3. Condizioni e procedura di prova:

- a) temperatura iniziale del freno: ≥ 55 °C e ≤ 100 °C;
- b) velocità di prova: 60 km/h o 0,9 V_{max}, a seconda di quale dei due valori è inferiore;
- c) azionamento del freno:

azionamento simultaneo di ambedue i comandi dei sistemi di frenatura di servizio, se il veicolo ne è dotato, oppure del comando del sistema di frenatura di servizio nel caso dei sistemi che agiscono su tutte le ruote.

Per i veicoli dotati di un solo comando per il sistema di frenatura di servizio può essere necessario modificare il sistema di frenatura se una delle ruote non si avvicina alla decelerazione massima;

d) forza di azionamento del freno:

la forza sul comando che consente di raggiungere il massimo tasso di decelerazione del veicolo di cui al punto 1.1, lettera c).

La forza applicata sul comando deve essere costante durante la frenata;

e) numero di frenate complete: fino a che il veicolo non raggiunge il suo tasso di decelerazione massimo;

f) per ciascuna frenata, accelerare portando il veicolo alla velocità prescritta per la prova e poi azionare il/i comando/i del freno alle condizioni indicate al presente punto.

