



Sommario

II Atti non legislativi

REGOLAMENTI

- ★ **Regolamento delegato (UE) 2016/1824 della Commissione, del 14 luglio 2016, che modifica il regolamento delegato (UE) n. 3/2014, il regolamento delegato (UE) n. 44/2014 e il regolamento delegato (UE) n. 134/2014 per quanto riguarda, rispettivamente, i requisiti di sicurezza funzionale dei veicoli, la costruzione dei veicoli e le prescrizioni relative alle prestazioni ambientali e delle unità di propulsione ⁽¹⁾** 1
- ★ **Regolamento di esecuzione (UE) 2016/1825 della Commissione, del 6 settembre 2016, che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 901/2014 in relazione alle prescrizioni amministrative per l'omologazione e la vigilanza del mercato dei veicoli a due o tre ruote e dei quadricicli ⁽¹⁾** 47
- ★ **Regolamento di esecuzione (UE) 2016/1826 della Commissione, del 14 ottobre 2016, relativo alla non approvazione della sostanza attiva triciclazolo in conformità al regolamento (CE) n. 1107/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'immissione sul mercato dei prodotti fitosanitari ⁽¹⁾** 88
- ★ **Regolamento di esecuzione (UE) 2016/1827 della Commissione, del 14 ottobre 2016, recante duecentocinquantacinquesima modifica del regolamento (CE) n. 881/2002 del Consiglio, che impone specifiche misure restrittive nei confronti di determinate persone ed entità associate alle organizzazioni dell'ISIL (Da'esh) e di Al-Qaeda** 90
- Regolamento di esecuzione (UE) 2016/1828 della Commissione, del 14 ottobre 2016, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli 92

Rettifiche

- ★ **Rettifica del regolamento (UE) 2016/919 della Commissione, del 27 maggio 2016, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per i sottosistemi «controllo-comando e segnalamento» del sistema ferroviario nell'Unione europea (GU L 158 del 15.6.2016)** 94

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

II

(Atti non legislativi)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2016/1824 DELLA COMMISSIONE

del 14 luglio 2016

che modifica il regolamento delegato (UE) n. 3/2014, il regolamento delegato (UE) n. 44/2014 e il regolamento delegato (UE) n. 134/2014 per quanto riguarda, rispettivamente, i requisiti di sicurezza funzionale dei veicoli, la costruzione dei veicoli e le prescrizioni relative alle prestazioni ambientali e delle unità di propulsione

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 18, paragrafo 3, l'articolo 20, paragrafo 2, l'articolo 21, paragrafo 5, l'articolo 22, paragrafo 5, l'articolo 23, paragrafo 12, l'articolo 24, paragrafo 3, l'articolo 25, paragrafo 8 e l'articolo 54, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

- (1) La Commissione ha registrato i problemi rilevati e segnalati dalle autorità di omologazione e dalle parti interessate relativi al regolamento (UE) n. 168/2013 e al regolamento delegato (UE) n. 3/2014 della Commissione ⁽²⁾, al regolamento delegato (UE) n. 44/2014 della Commissione ⁽³⁾ e al regolamento delegato (UE) n. 134/2014 della Commissione ⁽⁴⁾, che integrano il regolamento (UE) n. 168/2013; al fine di garantire l'applicazione esatta di tali regolamenti, alcuni dei problemi individuati devono essere affrontati e risolti mediante modifiche dei regolamenti stessi.
- (2) Al fine di garantire la coerenza e l'efficacia del sistema di omologazione UE per i veicoli della categoria L, è necessario migliorare costantemente le prescrizioni tecniche e le procedure di prova fissate in tali atti delegati e adeguarle al progresso tecnologico. È inoltre necessario aumentare la chiarezza di tali atti delegati.
- (3) Per aumentarne la coerenza e la chiarezza, è opportuno inserire negli allegati del regolamento delegato (UE) n. 3/2014, per quanto riguarda le prescrizioni tecniche e le procedure di prova nel campo della sicurezza funzionale dei veicoli, le seguenti modifiche: l'elenco di cui all'allegato I del regolamento delegato (UE) n. 3/2014 contenente i regolamenti UNECE applicabili dovrebbe essere aggiornato e il relativo allegato XV sul montaggio degli pneumatici andrebbe chiarito aggiungendo le disposizioni relative alla dichiarazione del costruttore per quanto concerne l'ammissibilità della «categoria d'uso» con controlli effettuati di conseguenza. Ulteriori

⁽¹⁾ GU L 60 del 2.3.2013, pag. 52.

⁽²⁾ Regolamento delegato (UE) n. 3/2014 della Commissione, del 24 ottobre 2013, che completa il regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio in merito ai requisiti di sicurezza funzionale del veicolo per l'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli (GU L 7 del 10.1.2014, pag. 1).

⁽³⁾ Regolamento delegato (UE) n. 44/2014 della Commissione, del 21 novembre 2013, che integra il regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto concerne la costruzione dei veicoli e i requisiti generali di omologazione dei veicoli a due o tre ruote e dei quadricicli (GU L 25 del 28.1.2014, pag. 1).

⁽⁴⁾ Regolamento delegato (UE) n. 134/2014 della Commissione, del 16 dicembre 2013, che integra il regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le prescrizioni relative alle prestazioni ambientali e delle unità di propulsione e che ne modifica l'allegato V (GU L 53 del 21.2.2014, pag. 1).

spiegazioni dovrebbero essere aggiunte a tre allegati del regolamento delegato (UE) n. 3/2014: l'allegato XVII, per quanto concerne le finiture interne, l'allegato XVIII, per quanto riguarda la limitazione della potenza massima, e l'allegato XIX, per quanto riguarda le prescrizioni sull'integrità strutturale, in particolare per le biciclette a pedalata assistita che rientrano nel campo di applicazione del regolamento (UE) n. 168/2013.

- (4) Per ragioni di completezza e precisione, è opportuno che l'elenco dei regolamenti UNECE che si applicano in via obbligatoria, di cui all'allegato I del regolamento delegato (UE) n. 3/2014, includa i regolamenti UNECE n. 1, 3, 6, 7, 8, 16, 19, 20, 28, 37, 38, 39, 43, 46, 50, 53, 56, 57, 60, 72, 74, 75, 78, 81, 82, 87, 90, 98, 99, 112 e 113.
- (5) Per aumentarne la coerenza e la precisione, è opportuno apportare al regolamento delegato (UE) n. 44/2014 le seguenti modifiche: l'allegato I del regolamento delegato (UE) n. 44/2014 contiene un elenco dei regolamenti UNECE applicabili, che dovrebbe essere aggiornato; l'allegato II del regolamento delegato (UE) n. 44/2014 dovrebbe essere integrato per quanto riguarda le prescrizioni relative all'etichettatura di parti, equipaggiamenti e componenti ai fini della loro identificazione e per prevenirne la manomissione; l'allegato III di detto regolamento delegato dovrebbe essere modificato per apportare chiarimenti alle prescrizioni relative alla conversione dei veicoli delle sottocategorie L3e/L4e-A2 in motocicli A3 e viceversa; è opportuno apportare alcune modifiche all'allegato XI del regolamento delegato (UE) n. 44/2014 su masse e dimensioni, in particolare per quanto concerne la definizione dell'altezza libera dal suolo per le sottocategorie L3e-AxE (motocicli enduro) e L3e-AxT (motocicli trial); l'allegato XII del regolamento delegato (UE) n. 44/2014 dovrebbe essere modificato per quanto riguarda l'interfaccia di connessione standard del sistema diagnostico di bordo; infine, dovrebbero essere chiariti alcuni aspetti dell'allegato XVI del medesimo regolamento delegato in relazione ai cavalletti di queste sottocategorie di motocicli.
- (6) Il sistema diagnostico di bordo («OBD») è fondamentale per l'efficacia degli interventi di riparazione e manutenzione sui veicoli. Una diagnostica accurata consente al riparatore di individuare rapidamente l'entità intercambiabile più piccola da riparare o da sostituire. Per tenere conto dei rapidi sviluppi tecnologici intervenuti nel campo dei sistemi di controllo della propulsione, sarà opportuno rivedere nel 2017 l'elenco dei dispositivi controllati per individuare eventuali malfunzionamenti dei circuiti elettrici. Andrebbe stabilito entro il 31 dicembre 2018 se occorre aggiungere dispositivi e malfunzionamenti ulteriori all'elenco di cui al regolamento delegato (UE) n. 44/2014, allegato XII, appendice 2, al fine di lasciare agli Stati membri, ai costruttori dei veicoli e ai relativi fornitori, oltre che ai riparatori, un lasso di tempo sufficiente ad adeguarsi prima dell'entrata in vigore dell'OBD fase II. L'identificazione del parametro (PID) \$1C concernente il sistema diagnostico di bordo applicabile può essere programmata su \$00 o \$FF fintanto che il suo valore non è stato standardizzato per i veicoli della categoria L. Per ragioni di coerenza e di completezza, a decorrere dalla data di pubblicazione della versione riveduta della norma ISO 15031-5:20xx contenente tale valore standardizzato per i veicoli appartenenti alla categoria L, il valore standardizzato dovrebbe essere programmato come risposta alla richiesta PID \$1C di uno strumento di scansione generico.
- (7) Completezza e coerenza impongono inoltre di adeguare alcune equazioni contenute negli allegati II e V del regolamento delegato (UE) n. 134/2014; nell'allegato VI di tale regolamento delegato, relativo alla durata dei dispositivi di controllo dell'inquinamento, i criteri di classificazione del ciclo per l'accumulo della distanza SRC-LeCV dovrebbero essere adattati al progresso tecnologico; l'allegato IX del regolamento delegato (UE) n. 134/2014, infine, dovrebbe essere modificato per tenere conto di alcune disposizioni contro la manomissione, di cui ai regolamenti UNECE n. 9, 41, 63 e 92, riguardanti l'omologazione dei dispositivi di riduzione del rumore, in particolare dei sistemi di riduzione del rumore di tipo multimodale.
- (8) Una delle misure contro le emissioni eccessive di idrocarburi dei veicoli della categoria L consiste nel limitare le emissioni per evaporazione ai valori limite per la massa degli idrocarburi stabiliti nell'allegato VI, parte C, del regolamento (UE) n. 168/2013. A tal fine, in sede di omologazione deve essere condotta una prova di tipo IV per misurare le emissioni per evaporazione di un veicolo. Una delle prescrizioni per la prova di tipo IV in un locale sigillato per misurare le emissioni per evaporazione (test SHED) consiste nell'applicare un filtro ai carboni attivi sottoposto a rapido invecchiamento o, in alternativa, un fattore di invecchiamento aggiuntivo in caso di montaggio di un filtro ai carboni attivi rodato. Nello studio dell'impatto ambientale di cui all'articolo 23, paragrafo 4, del regolamento (UE) n. 168/2013 si esaminerà se sia opportuno, dal punto di vista del rapporto costi/benefici, mantenere questo fattore di invecchiamento come alternativa al montaggio di un filtro ai carboni attivi rappresentativo e sottoposto a rapido invecchiamento. Se dallo studio risulterà un rapporto costi/benefici inadeguato, per eliminare tale alternativa verrà presentata a tempo debito una proposta destinata ad applicarsi oltre la norma Euro 5.
- (9) È necessario un metodo standardizzato di misurazione dell'efficienza energetica dei veicoli (consumo di carburante o di energia, emissioni di biossido di carbonio e autonomia elettrica), in modo da evitare l'insorgenza di ostacoli tecnici al commercio tra gli Stati membri e da garantire che i clienti e gli utilizzatori dispongano di informazioni obiettive e precise. Fino a che non sarà concordata una procedura di prova armonizzata per i veicoli della categoria L1 e per i cicli a pedali, di cui al regolamento (UE) n. 168/2013, allegato I, e al regolamento delegato (UE) n. 3/2014, allegato XIX, punto 1.1.2, i veicoli della categoria L1e dovrebbero essere esentati dalla prova dell'autonomia elettrica.

- (10) Occorre quindi modificare di conseguenza il regolamento delegato (UE) n. 3/2014, il regolamento delegato (UE) n. 44/2014 e il regolamento delegato (UE) n. 134/2014.
- (11) Dato che il regolamento (UE) n. 168/2013, il regolamento delegato (UE) n. 3/2014, il regolamento delegato (UE) n. 44/2014 e il regolamento delegato (UE) n. 134/2014 sono già applicabili e che le modifiche di tali atti comportano numerose correzioni, è opportuno che il presente regolamento entri in vigore quanto prima,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento delegato (UE) n. 3/2014 è così modificato:

- 1) all'articolo 3, paragrafo 2, «fabbricanti» è sostituito da «fabbricanti di componenti ed equipaggiamenti»;
- 2) gli allegati sono modificati conformemente all'allegato I del presente regolamento.

Articolo 2

Il regolamento delegato (UE) n. 44/2014 è così modificato:

- 1) all'articolo 3, paragrafo 2, «costruttori» è sostituito da «costruttori di componenti ed equipaggiamenti»;
- 2) gli allegati sono modificati conformemente all'allegato II del presente regolamento.

Articolo 3

Il regolamento delegato (UE) n. 134/2014 è così modificato:

- 1) l'articolo 2 è così modificato:
 - a) al punto 16: [la modifica non riguarda la versione italiana];
 - b) il punto 42 è sostituito dal seguente:

«42) "velocità massima su 30 minuti" di un veicolo: velocità massima che un veicolo può raggiungere, misurata nell'arco di 30 minuti sulla base della potenza massima su 30 minuti di cui al regolamento UNECE n 85 (*);

(*) GU L 326 del 24.11.2006, pag. 55.»;
- 2) all'articolo 3, paragrafo 4, «costruttori» è sostituito da «costruttori di componenti ed equipaggiamenti»;
- 3) gli allegati sono modificati conformemente all'allegato III del presente regolamento.

Articolo 4

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo 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 14 luglio 2016

Per la Commissione
Il presidente
Jean-Claude JUNCKER

ALLEGATO I

Modifiche del regolamento delegato (UE) n. 3/2014

Gli allegati del regolamento delegato (UE) n. 3/2014 sono così modificati:

1) l'allegato I è sostituito dal seguente:

«ALLEGATO I

Elenco dei regolamenti UNECE che si applicano in via obbligatoria

N. regolamento UNECE	Oggetto	Serie di modifiche	Riferimento alla GU	Applicabilità
1	Proiettori per veicoli a motore (R2 e HS1)	02	GU L 177 del 10.7.2010, pag. 1.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e
3	Catadiottri	Supplemento 12 alla serie di modifiche 02	GU L 323 del 6.12.2011, pag. 1.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e
6	Indicatori di direzione	Supplemento 25 alla serie di modifiche 01	GU L 213 del 18.7.2014, pag. 1.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e
7	Luci di posizione anteriori e posteriori e luci di arresto	Supplemento 23 alla serie di modifiche 02	GU L 285 del 30.9.2014, pag. 1.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e
8	Proiettori per veicoli a motore (H1, H2, H3, HB3, HB4, H7, H8, H9, H11, HIR1, HIR2)	05	GU L 177 del 10.7.2010, pag. 71.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e
16	Cinture di sicurezza, sistemi di ritenuta, sistemi di ritenuta per bambini	Supplemento 5 alla serie di modifiche 06	GU L 304 del 20.11.2015, pag. 1.	L2e, L4e, L5e, L6e e L7e
19	Proiettori fendinebbia anteriori	Supplemento 6 alla serie di modifiche 04	GU L 250 del 22.8.2014, pag. 1.	L3e, L4e, L5e e L7e
20	Proiettori per veicoli a motore (H4)	03	GU L 177 del 10.7.2010, pag. 170.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e
28	Dispositivi di segnalazione acustica	Supplemento 3 alla serie di modifiche 00	GU L 323 del 6.12.2011, pag. 33.	L3e, L4e e L5e
37	Lampade a incandescenza	Supplemento 42 alla serie di modifiche 03	GU L 213 del 18.7.2014, pag. 36.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e

N. regolamento UNECE	Oggetto	Serie di modifiche	Riferimento alla GU	Applicabilità
38	Proiettori posteriori per nebbia	Supplemento 15 alla serie di modifiche 00	GU L 4 del 7.1.2012, pag. 20.	L3e, L4e, L5e e L7e
39	Disposizioni uniformi concernenti l'omologazione dei veicoli per quanto riguarda il tachimetro e la sua installazione	Supplemento 5 alla versione originale del regolamento	GU L 120 del 13.5.2010, pag. 40.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e
43	Vetrature di sicurezza	Supplemento 2 alla serie di modifiche 01	GU L 42 del 12.2.2014, pag. 1.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e
46	Dispositivi per la visione indiretta (retrovisori)	Supplemento 1 alla serie di modifiche 04	GU L 237 dell'8.8.2014, pag. 24.	L2e, L5e, L6e e L7e
50	Componenti di illuminazione per veicoli appartenenti alla categoria L	Supplemento 16 alla serie di modifiche 00	GU L 97 del 29.3.2014, pag. 1.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e
53	Installazione di dispositivi di illuminazione (motocicli)	Supplemento 14 alla serie di modifiche 01	GU L 166 del 18.6.2013, pag. 55.	L3e
56	Proiettori per ciclomotori e veicoli trattati come tali	01	GU L 89 del 25.3.2014, pag. 1.	L1e, L2e e L6e
57	Proiettori per ciclomotori e veicoli trattati come tali	02	GU L 130 dell'1.5.2014, pag. 45.	L3e, L4e, L5e e L7e
60	Identificazione di comandi, spie e indicatori	Supplemento 4 alla serie di modifiche 00	GU L 297 del 15.10.2014, pag. 23.	L1e e L3e
72	Proiettori per ciclomotori e veicoli trattati come tali (HS1)	01	GU L 75 del 14.3.2014, pag. 1.	L3e, L4e, L5e e L7e
74	Installazione di dispositivi di illuminazione (motocicli)	Supplemento 7 alla serie di modifiche 00	GU L 166 del 18.6.2013, pag. 88.	L1e
75	Pneumatici	Supplemento 13 alla serie di modifiche 01	GU L 84 del 30.3.2011, pag. 46.	L1e, L2e, L3e, L4e e L5e
78	Freni, inclusi i sistemi anti-bloccaggio e i sistemi di frenatura combinata	Rettifica 2 della serie di modifiche 03	GU L 24 del 30.1.2015, pag. 30.	L1e, L2e, L3e, L4e e L5e
81	Retrovisori	Supplemento 2 alla serie di modifiche 00	GU L 185 del 13.7.2012, pag. 1.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e

N. regolamento UNECE	Oggetto	Serie di modifiche	Riferimento alla GU	Applicabilità
82	Proiettori per ciclomotori e veicoli trattati come tali (HS2)	01	GU L 89 del 25.3.2014, pag. 92.	L1e, L2e e L6e
87	Luci di marcia diurna	Supplemento 15 alla serie di modifiche 00	GU L 4 del 7.1.2012, pag. 24.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e
90	Insiemi di ricambio di guarnizioni per freni e guarnizioni per freni a tamburo	02	GU L 185 del 13.7.2012, pag. 24.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e
98	Fari con lampade a scarica di gas	Supplemento 4 alla serie di modifiche 01	GU L 176 del 14.6.2014, pag. 64.	L3e
99	Sorgenti luminose a scarica di gas	Supplemento 9 alla serie di modifiche 00	GU L 285 del 30.9.2014, pag. 35.	L3e
112	Proiettori a raggi asimmetrici	Supplemento 4 alla serie di modifiche 01	GU L 250 del 22.8.2014, pag. 67.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e
113	Proiettori a raggi simmetrici	Supplemento 3 alla serie di modifiche 01	GU L 176 del 14.6.2014, pag. 128.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e

Nota esplicativa: il fatto che un componente sia incluso in questo elenco non significa che la sua installazione sia obbligatoria. Per determinati componenti, tuttavia, altri allegati del presente regolamento recano prescrizioni relative all'installazione obbligatoria.»;

2) l'allegato IV è così modificato:

a) il punto 4.1.4. è sostituito dal seguente:

«4.1.4. Se il REESS di bordo può essere ricaricato esternamente dal conducente, il sistema di propulsione del veicolo deve essere impossibilitato a mettere in moto il veicolo finché il connettore della fonte di energia esterna è fisicamente collegato alla presa del veicolo. Nel caso dei veicoli della categoria L1e con massa in ordine di marcia ≤ 35 kg, il veicolo non deve potersi muovere con il proprio sistema di propulsione fintanto che il connettore del caricabatterie è fisicamente collegato alla fonte esterna di energia elettrica. L'ottemperanza a questa prescrizione va dimostrata utilizzando il connettore o il caricabatterie indicato dal costruttore del veicolo. Se i cavi di ricarica sono connessi permanentemente, la suddetta prescrizione è considerata soddisfatta se l'uso del cavo di ricarica impedisce in modo evidente di utilizzare il veicolo (ad esempio se il cavo passa sempre attraverso comandi operativi, a livello di sella o sedile del conducente, di manubrio o di volante, o se il sedile che copre l'alloggiamento del cavo deve restare in posizione sollevata).»;

b) il punto 4.3. è sostituito dal seguente:

«4.3. Retromarcia

Non deve essere possibile attivare la funzione di retromarcia del veicolo in modo incontrollato mentre il veicolo si sta muovendo a marcia in avanti, perché altrimenti potrebbe verificarsi una decelerazione forte e improvvisa del veicolo o potrebbero bloccarsi le ruote. È tuttavia consentito attivare la funzione di retromarcia se questa determina un rallentamento graduale del veicolo.»;

3) all'allegato VII, parte 1, il punto 1.1.1. è sostituito dal seguente:

«1.1.1. Tutti i vetri di sicurezza montati sul veicolo devono essere omologati in conformità al regolamento UNECE n. 43 (*).

(*) GU L 42 del 12.2.2014, pag. 1.»;

4) l'allegato VIII è così modificato:

a) i punti 1.1.1.1. e 1.1.1.2. sono sostituiti dai seguenti:

«1.1.1.1. Occorre garantire che non siano consentite differenze nella forma e nell'orientamento dei simboli prescritti; in particolare è vietato modificare tali simboli personalizzandone l'aspetto.

1.1.1.2. Sono ammesse piccole irregolarità per quanto riguarda lo spessore delle linee, l'applicazione delle etichette ed altre tolleranze di produzione pertinenti, come indicato al punto 4 della norma ISO 2575:2010/mod. 1:2011 (principi di progettazione).»;

b) il punto 2.1.3. è sostituito dal seguente:

«2.1.3. Occorre garantire che non siano consentite differenze nella forma e nell'orientamento dei simboli prescritti; in particolare è vietato modificare tali simboli personalizzandone l'aspetto.

Sono ammesse piccole irregolarità per quanto riguarda lo spessore delle linee, l'applicazione delle etichette ed altre tolleranze di produzione pertinenti, come indicato al punto 4 della norma ISO 2575:2010/mod. 1:2011 (principi di progettazione).»;

5) l'allegato IX è così modificato:

a) il punto 1.12. è sostituito dal seguente:

«1.12. Se per l'attivazione delle luci di marcia diurna o dei proiettori ad accensione automatica occorre che il motore sia acceso, quest'ultimo va costruito, nel caso dei veicoli a trazione elettrica o dotati di altri sistemi di trazione alternativa e dei veicoli muniti di sistema «start-stop» per lo spegnimento e l'accensione automatici dell'unità di propulsione, in modo da essere connesso allo stato di attivazione dell'interruttore generale quando il veicolo si trova nella normale modalità di funzionamento.»;

b) il punto 2.3.11.8. è sostituito dal seguente:

«2.3.11.8. Altri requisiti:

— in mancanza di prescrizioni per omologare i dispositivi di illuminazione di retromarcia dei veicoli della categoria L, il proiettore di retromarcia va omologato ai sensi del regolamento UNECE n. 23 (*).

(*) GU L 237 dell'8.8.2014, pag. 1.»;

c) il punto 2.3.15.8. è sostituito dal seguente:

«2.3.15.8. Altri requisiti:

— in mancanza di prescrizioni per omologare le luci di posizione laterali dei veicoli della categoria L, tali dispositivi vanno omologati ai sensi del regolamento UNECE n. 91 (*).

(*) GU L 4 del 7.1.2012, pag. 27.»;

6) l'allegato XV è così modificato:

a) i punti 1.1 e 1.1.1. sono sostituiti dai seguenti:

«1.1. Fatte salve le disposizioni dei punti 1.1.1. e 1.1.2., tutti gli pneumatici montati su un veicolo, compreso quello di scorta, devono essere omologati ai sensi del regolamento UNECE n. 75.

1.1.1. Se un veicolo è destinato a condizioni d'uso non compatibili con le caratteristiche degli pneumatici omologati ai sensi del regolamento UNECE n. 75, quale applicabile in base alla normativa dell'Unione vigente al momento delle prove di omologazione del veicolo, e se pertanto è necessario che siano montati pneumatici con caratteristiche diverse, le disposizioni del punto 1.1. non si applicano, purché si sia in presenza delle seguenti condizioni:

— gli pneumatici sono omologati in forza della direttiva 92/23/CEE del Consiglio (*), del regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio (**), o del regolamento UNECE n. 106; e

— l'autorità di omologazione e il servizio tecnico hanno accertato che gli pneumatici montati sono adatti alle condizioni di funzionamento del veicolo. La natura di questa esenzione e i motivi dell'accettazione devono essere illustrati chiaramente nel verbale di prova.

(*) Direttiva 92/23/CEE del Consiglio, del 31 marzo 1992, relativa ai pneumatici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi nonché al loro montaggio (GU L 129 del 14.5.1992, pag. 95).

(**) Regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati (GU L 200 del 31.7.2009, pag. 1).»;

b) il punto 1.2. è soppresso;

c) il punto 2.2. è sostituito dal seguente:

«2.2. Il costruttore del veicolo può limitare la tipologia di impiego degli pneumatici originali e di ricambio che possono essere montati sul veicolo. In questo caso, le tipologie di impiego degli pneumatici che possono essere montati sul veicolo devono essere indicate chiaramente nel manuale di istruzioni del veicolo.»;

d) il punto 2.2.1. è soppresso;

e) il punto 2.3. è sostituito dal seguente:

«2.3. Lo spazio in cui gira ciascuna ruota deve permettere un movimento senza restrizioni quando si usano pneumatici delle dimensioni massime consentite e cerchi della larghezza massima consentita, rispettando l'offset minimo e massimo della ruota, nell'ambito dei limiti minimi e massimi per le sospensioni e lo sterzo dichiarati dal costruttore del veicolo. Ciò va verificato effettuando i controlli sugli pneumatici più grandi e più larghi in ogni spazio, tenendo conto delle dimensioni del cerchione, della larghezza di sezione massima consentita e del diametro esterno dello pneumatico, rispetto alla designazione della dimensione dello pneumatico specificata nella pertinente normativa. I controlli vanno effettuati facendo ruotare, nello spazio destinato alla ruota in questione, non lo pneumatico, bensì un modello della sua sagoma massima ammessa.»;

f) sono inseriti i seguenti punti 2.3.1., 2.3.2. e 2.4.:

«2.3.1. Per la determinazione delle dimensioni complessive ammesse (vale a dire la sagoma massima) dello pneumatico in base alla normativa dell'Unione vigente al momento dell'omologazione del veicolo, devono essere presi in considerazione tutti gli pneumatici che possono essere montati sul veicolo conformemente al punto 2.2. A tale fine occorre tenere conto delle specifiche di cui all'allegato 5 del regolamento UNECE n. 75 o delle percentuali consentite per le misure non riportate in tale allegato [ad esempio: per gli pneumatici multiuso (MST) larghezza totale + 25 %, per gli pneumatici normali e quelli da neve + 10 % se con codice del diametro del cerchio 13 o superiore e + 8 % se con codice del diametro del cerchio 12 o inferiore].

2.3.2. L'entità della dilatazione dinamica in altezza ammessa per gli pneumatici a struttura diagonale e diagonale/cinturata omologati ai sensi del regolamento UNECE n. 75, inoltre, dipende dal simbolo della categoria di velocità e dalla categoria d'uso dello pneumatico. Per garantire agli utenti finali del veicolo una selezione adeguata degli pneumatici di ricambio a struttura diagonale e diagonale/cinturata, il costruttore del veicolo deve tenere conto sia delle categorie d'uso consentite che della categoria di velocità compatibile con la velocità massima di progetto del veicolo, per determinare le tolleranze ammesse di cui al regolamento UNECE n. 75, allegato 9, punto 4.1. (da $H_{dyn} = H \times 1,10$ a $H_{dyn} = H \times 1,18$). A sua discrezione, il costruttore del veicolo può anche prendere in considerazione categorie più rigorose.

2.4. Il servizio tecnico può ammettere una procedura di prova alternativa (come ad esempio una prova virtuale) per verificare l'ottemperanza alle prescrizioni di cui ai punti da 2.3. a 2.3.2., purché lo spazio tra la sagoma massima dello pneumatico e la struttura del veicolo superi in ogni punto i 10 mm.»;

g) il punto 4.2.2. è sostituito dal seguente:

«4.2.2. In caso di veicoli normalmente equipaggiati con pneumatici normali e occasionalmente muniti di pneumatici da neve, se il simbolo della categoria di velocità dello pneumatico da neve deve corrispondere a una velocità o superiore alla velocità massima di progetto del veicolo o non inferiore a 130 km/h (o a entrambe). Se tuttavia la velocità massima di progetto del veicolo è superiore alla velocità corrispondente al simbolo della categoria di velocità più bassa per gli pneumatici da neve montati, occorre che all'interno del veicolo — o, se il veicolo non ha un interno, il più vicino possibile al cruscotto — sia apposta un'etichetta di avvertimento della velocità massima che indichi il valore più basso della velocità massima ammessa per gli pneumatici da neve montati oppure la velocità consigliata dal costruttore, se quest'ultima è più bassa. L'etichetta deve essere sempre ben visibile al conducente.»;

7) l'allegato XVI è così modificato:

a) il punto 2.1. è sostituito dal seguente:

«2.1. Tutti i caratteri della targhetta devono essere di materiale retroriflettente omologato come classe D, E o D/E ai sensi del regolamento UNECE n. 104 (*).

(*) GU L 75 del 14.3.2014, pag. 29.»;

b) il punto 3.3.1. è sostituito dal seguente:

«3.3.1. La targhetta deve essere perpendicolare ($\pm 5^\circ$) al piano longitudinale del veicolo.»;

c) al punto 3.6.1., il primo trattino è sostituito dal seguente:

«— i due piani verticali che passano per i due bordi laterali della targhetta formando verso l'esterno, alla sinistra e alla destra della targhetta, un angolo di 30° rispetto al piano longitudinale, parallelo al piano mediano longitudinale del veicolo, passante per il centro della targhetta;»;

d) al punto 3.6.2., il primo trattino è sostituito dal seguente:

«— i due piani verticali che passano per i due bordi laterali della targhetta formando verso l'esterno, alla sinistra e alla destra della targhetta, un angolo di 30° rispetto al piano longitudinale, parallelo al piano mediano longitudinale del veicolo, passante per il centro della targhetta;»;

8) l'allegato XVII è così modificato:

a) è inserito il seguente punto 1.1.6.3.1.:

«1.1.6.3.1. Se tuttavia l'altezza del cruscotto è superiore a quella del piano orizzontale che coincide con il punto R del sedile del conducente, sopra il limite orizzontale superiore della zona interna 2 si deve utilizzare un apparecchio di prova a forma di ginocchio per valutare i bordi di contatto del cruscotto,

oltre agli elementi eventualmente montati direttamente su di esso, che si trovano al di sotto della linea del cruscotto. Il servizio tecnico, d'intesa con l'autorità di omologazione, deve indicare chiaramente nel verbale di prova quali parti interne sono considerate cruscotto ed elementi pertinenti. Per determinare la linea del cruscotto non si deve tenere conto del comando dello sterzo.»;

b) è inserito il seguente punto 2.1.8.:

«2.1.8. I bordi di contatto degli specchietti retrovisori interni omologati (classe I) sono considerati conformi alle prescrizioni del presente allegato.»;

c) il punto 2.2.1. è sostituito dal seguente:

«2.2.1. In questa zona e in quelle di cui al punto 1.1.6.3.1. si deve spostare in avanti in senso orizzontale, da una posizione di partenza a scelta, un apparecchio di prova a forma di ginocchio. L'orientamento dell'asse X del dispositivo può essere modificato entro i limiti specificati. Tutti bordi di contatto, esclusi quelli citati sotto, devono essere arrotondati e presentare un raggio di curvatura di almeno 3,2 mm. Non si deve tenere conto di eventuali contatti con la parte posteriore del dispositivo.»;

d) sono aggiunti i seguenti punti 2.4., 2.4.1. e 2.4.2.:

«2.4. Zone interne 1, 2 e 3

2.4.1. I raggi delle sporgenze che costituiscono i bordi di contatto che non possono essere determinati con precisione servendosi di strumenti di misurazione tradizionali (ad esempio misuratori di raggi) a causa di angoli obliqui, sporgenze limitate, scritte o linee decorative, costole, dossi e granitura della superficie sono considerati conformi alle prescrizioni a condizione che i bordi siano quantomeno smussati.

2.4.2. In alternativa, il costruttore del veicolo può scegliere di applicare integralmente tutte le prescrizioni pertinenti del regolamento UNECE n. 21 (*) relative alla categoria di veicoli M1, che riguardano gli interni nel loro complesso e non soltanto parti di essi.

(*) GU L 188 del 16.7.2008, pag. 32.»;

9) l'allegato XVIII è così modificato:

a) il punto 1.1.2.1.1. è sostituito dal seguente:

«1.1.2.1.1. È consentito modificare le proprietà della scintilla, fra cui l'istante in cui si produce e/o la sua stessa presenza, al fine di limitare la velocità massima di progetto e/o la potenza massima del veicolo, nel caso delle (sotto)categorie L3e-A2 (solo con potenza massima netta ≥ 20 kW), L3e-A3, L4e-A, L5e, L6eB e L7eC. Tale modifica può essere consentita anche per altre (sotto)categorie, a condizione che, alla velocità massima di progetto del veicolo e/o alla sua potenza massima, non si ripercuota negativamente sulle emissioni di inquinanti gassosi e di CO₂ e sul consumo di carburante; ciò deve essere verificato dal servizio tecnico.»;

b) il punto 1.1.2.5. è sostituito dal seguente:

«1.1.2.5. Almeno due dei metodi di limitazione usati, di cui ai punti da 1.1.2.1. a 1.1.2.4., devono funzionare indipendentemente l'uno dall'altro, essere di natura diversa e avere filosofie di progettazione diverse; essi possono però utilizzare elementi simili (ad esempio, due metodi si basano entrambi sulla nozione del regime di giri come criterio, ma uno lo misura all'interno del motore e l'altro a livello della trasmissione della trazione). Se un metodo non funziona come previsto (per esempio a causa di manipolazioni indebite), esso non deve nuocere alla funzione di limitazione di altri metodi. In tale caso, la potenza e/o la velocità massime del veicolo possono essere inferiori a quelle raggiungibili in condizioni normali. Fatte salve le tolleranze ammesse per la conformità della produzione, di cui al

regolamento (UE) n. 44/2014, allegato IV, punto 4.1.4., la potenza massima e/o la velocità massima del veicolo non possono essere superiori a quelle rilevate in sede di omologazione qualora si rinunci ad uno dei due metodi ridondanti di limitazione.»;

c) sono inseriti i seguenti punti da 1.1.2.6. a 1.1.2.9.:

- «1.1.2.6. Il costruttore del veicolo deve poter utilizzare metodi di limitazione diversi da quelli di cui ai punti da 1.1.2.1. a 1.1.2.4. se è in grado di dimostrare al servizio tecnico e all'autorità di omologazione che tali metodi alternativi sono conformi ai principi di ridondanza di cui al punto 1.1.2.5. e purché in uno dei metodi di limitazione sia applicato almeno uno dei parametri elencati ai punti 1.1.2.1., 1.1.2.2. o 1.1.2.3. (per esempio la limitazione della massa di carburante, della massa d'aria, della produzione della scintilla e del regime di rotazione del sistema di trazione).
- 1.1.2.7. Il costruttore deve poter combinare due o più dei singoli metodi di limitazione di cui ai punti da 1.1.2.1. a 1.1.2.4. utilizzandoli come componenti di una strategia di limitazione. Tale combinazione di metodi di limitazione è da considerarsi quale un solo ed unico metodo di limitazione ai sensi del punto 1.1.2.5.
- 1.1.2.8. I metodi di limitazione singoli o le combinazioni di metodi di cui ai punti da 1.1.2.1. a 1.1.2.4. possono essere applicati più di una volta, purché funzionino in maniera indipendente gli uni dagli altri, conformemente alle disposizioni del punto 1.1.2.5., di modo che, qualora uno dei metodi non funzioni come previsto (ad esempio a causa di una manipolazione), non risulti compromesso il funzionamento di un'altra applicazione dello stesso metodo di limitazione o di una combinazione di metodi.
- 1.1.2.9. Una strategia di limitazione che in caso di problemi di funzionamento (ad esempio a causa di una manipolazione) prevede l'attivazione di una particolare modalità operativa, non adatta al normale impiego del veicolo (ad esempio una strategia di emergenza «limp-home» con efficienza ridotta), che determina una notevole diminuzione della velocità massima del veicolo e/o della sua potenza massima, o che prevede l'attivazione di un dispositivo che impedisce l'accensione del motore fintanto che il problema permane, è da considerarsi un unico e solo metodo di limitazione.»;

d) il punto 1.1.4. è sostituito dal seguente:

- «1.1.4. È vietato fornire e usare altri mezzi che consentano all'utente del veicolo di regolare, fissare, selezionare o modificare, direttamente o indirettamente, le prestazioni massime dell'unità di propulsione determinate in base alle informazioni fornite in conformità al regolamento (UE) n. 901/2014, allegato I, parte B, punto 2.8., punti da 1.8.2. a 1.8.9. (come interruttori per alte prestazioni, transponder dotati di particolari codici di riconoscimento nella chiave di accensione per stabilire raccordi fisici o elettronici, opzioni selezionabili tramite menù elettronici, funzioni programmabili della centralina).»;

e) il punto 2.1. è sostituito dal seguente:

- «2.1. Il costruttore del veicolo deve dimostrare la conformità alle prescrizioni particolari dei punti da 1.1. a 1.1.2.9. provando che due o più dei metodi applicati, inserendo dispositivi e/o funzioni specifici nel sistema di propulsione del veicolo, garantiscono la limitazione necessaria della potenza massima continua nominale o netta e/o della velocità massima di progetto del veicolo e che ogni metodo funziona in modo del tutto indipendente.»;

10) l'allegato XIX è così modificato:

a) il punto 1.1.1. è sostituito dal seguente:

- «1.1.1. I veicoli della categoria L1e-A e i cicli a pedali appartenenti alla categoria di veicoli L1e-B devono essere progettati e costruiti in modo da essere conformi a tutte le prescrizioni della norma ISO 4210:2014 relative ai requisiti e ai metodi di prova riguardanti l'unità manubrio-piantone, i reggisella, le forcelle anteriori e i telai, anche qualora tale norma preveda un diverso campo di applicazione. Il valore minimo delle forze di prova necessarie deve corrispondere a quello indicato nella tabella 19-1 del punto 1.1.1.1.»;

b) è inserito il seguente punto 1.1.1.1.:

«1.1.1.1.

Tabella 19-1

forze di prova minime o numero minimo di cicli di prova per i veicoli della categoria L1e-A e i cicli a pedali appartenenti alla categoria di veicoli L1e-B.

Oggetto	Denominazione della prova	Norma di riferimento per la prova	Valore minimo della forza di prova necessaria o numero minimo di cicli di prova
Manubrio e piantone	Prova di flessione laterale (prova statica)	ISO 4210-5:2014, metodo di prova 4.3	800 N (= forza, F_2)
	Prova di fatica (fase 1 — sollecitazione fuori fase)	ISO 4210-5:2014, metodo di prova 4.9	270 N (= forza, F_6)
	Prova di fatica (fase 2 — sollecitazione in fase)	ISO 4210-5:2014, metodo di prova 4.9	2014, metodo di prova 4.9 370 N (= forza, F_7)
Telaio	Prova di fatica con forze di pedalata	ISO 4210-6:2014, metodo di prova 4.3	1 000 N (= forza, F_1)
	Prova di fatica con forze orizzontali	ISO 4210-6:2014, metodo di prova 4.4	C1 = 100 000 (= numero di cicli di prova)
	Prova di fatica con una forza verticale	ISO 4210-6:2014, metodo di prova 4.5	1 100 N (= forza, F_4)
Forcella anteriore	Prova di flessione statica	ISO 4210-6:2014, metodo di prova 5.3	1 500 N (= forza, F_5)
Reggisella	Fase 1, prova di fatica	ISO 4210-9:2014, metodo di prova 4.5.2	1 100 N (= forza, F_3)
	Fase 2, prova statica di resistenza	ISO 4210-9:2014, metodo di prova 4.5.3	2 000 N (= forza, F_4);

c) al punto 1.2.: [la modifica non riguarda la versione italiana];

ALLEGATO II

Modifiche del regolamento delegato (UE) n. 44/2014

Gli allegati del regolamento delegato (UE) n. 44/2014 sono così modificati:

- 1) l'allegato I è sostituito dal seguente:

«ALLEGATO I

Elenco dei regolamenti UNECE che si applicano in via obbligatoria

N. regolamento UNECE	Oggetto	Serie di modifiche	Riferimento alla GU	Applicabilità
10	Compatibilità elettromagnetica (CEM)	Supplemento 1 alla serie di modifiche 04	GU L 254 del 20.9.2012, pag. 1	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e
62	Protezione dall'impiego non autorizzato	Supplemento 2 alla serie di modifiche 00	GU L 89 del 27.3.2013, pag. 37.	L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e

Nota esplicativa: il fatto che un componente sia incluso in questo elenco non significa che la sua installazione sia obbligatoria. Per determinati componenti, tuttavia, altri allegati del presente regolamento recano prescrizioni relative all'installazione obbligatoria.»;

- 2) l'allegato II è così modificato:

- a) al punto 2.3.1.1., «insieme cilindro/pistone» è sostituito da «cilindro, pistone»;
- b) al punto 2.3.1.2., «insieme testata, albero a camme, cilindro/pistone» è sostituito da «testata, albero a camme, cilindro, pistone»;
- c) il punto 3.2.1.3. è sostituito dal seguente:
- «3.2.1.3. Sui tubi deve essere leggibile una marcatura con l'indicazione della (sotto)categoria del veicolo come definita negli articoli 2 e 4 del regolamento (UE) n. 168/2013 e nel relativo allegato I.»;
- d) è inserito il seguente punto 3.2.2.5.:
- «3.2.2.5. Per i motori a due tempi, dopo il montaggio lo spessore della guarnizione, se presente, tra la sede del cilindro e il basamento non deve essere superiore a 0,5 mm.»;
- e) sono inseriti i seguenti punti 3.3., 3.3.1. e 3.3.2.:
- «3.3. Trasmissione variabile continua (TVC)
- 3.3.1. I ripari della TVC, se previsti, devono essere fissati tramite almeno 2 bulloni a strappo, oppure devono essere smontabili soltanto mediante attrezzi speciali.
- 3.3.2. Il meccanismo TVC avente la funzione di limitare il rapporto di trasmissione riducendo la distanza effettiva tra due dischi deve essere completamente integrato in un disco o in entrambi in modo che sia impossibile modificare la distanza effettiva oltre un limite che comporterebbe un aumento della velocità massima del veicolo superiore al 10 % della sua velocità massima consentita senza distruggere il sistema di dischi. Se per regolare la velocità massima del veicolo il costruttore utilizza anelli distanziatori intercambiabili nella TVC, la completa eliminazione di tali anelli non deve determinare un aumento della velocità massima del veicolo superiore al 10 %.»;

- f) i punti 3.5., 3.5.1. e 3.5.2. sono soppressi;
- g) i punti da 4. a 4.2.3. sono sostituiti dai seguenti:

«4. **Ulteriori requisiti specifici per le (sotto)categorie L3e-A1 e L4e-A1**

- 4.1. I veicoli appartenenti alle sottocategorie L3e-A1 e L4e-A1 devono ottemperare alle prescrizioni dei punti da 4.2. a 4.2.3., dei punti 4.3., 4.3.1. e 4.3.2. oppure dei punti 4.4., 4.4.1. e 4.4.2., unitamente a quelle dei punti 4.5., 4.6. e 4.7. Essi devono inoltre ottemperare alle prescrizioni dei punti 3.2.2.1., 3.2.2.3., 3.2.2.4., 3.2.2.5., 3.2.3.1. e 3.2.3.3.
- 4.2. Nel condotto di aspirazione deve essere situato un manicotto inamovibile. Se detto manicotto è situato nel tubo di aspirazione, quest'ultimo deve essere fissato al blocco motore con bulloni a strappo o con bulloni asportabili soltanto servendosi di attrezzi speciali.
 - 4.2.1. Il manicotto deve avere una durezza minima di 60 HRC. A livello della sezione ristretta, lo spessore deve essere inferiore a 4 mm.
 - 4.2.2. Qualsiasi intervento avente lo scopo di rimuovere o modificare il manicotto deve provocare la distruzione di quest'ultimo e del relativo pezzo di supporto oppure un malfunzionamento completo e permanente del motore sino al ristabilimento delle condizioni di conformità.
 - 4.2.3. Sulla superficie del manicotto, o non lontano da essa, deve essere leggibile una marcatura con l'indicazione della (sotto)categoria del veicolo come definita negli articoli 2 e 4 del regolamento (UE) n. 168/2013 e nel relativo allegato I.»
- h) i punti da 4.2.4. a 4.2.12. sono soppressi;
- i) sono inseriti i seguenti punti da 4.3. a 4.7.:
 - «4.3. Ogni tubo di aspirazione deve essere fissato con bulloni a strappo o con bulloni asportabili soltanto servendosi di attrezzi speciali. All'interno dei tubi deve essere prevista una sezione ristretta, indicata all'esterno; in tale punto, la parete deve avere uno spessore inferiore a 4 mm (5 mm nel caso in cui sia di un materiale cedevole come, ad esempio, la gomma).
 - 4.3.1. Qualsiasi intervento sui tubi avente lo scopo di modificare la sezione ristretta deve provocare la distruzione degli stessi, oppure determinare un malfunzionamento completo e permanente del motore sino al ristabilimento delle condizioni di conformità.
 - 4.3.2. Sui tubi deve essere leggibile una marcatura con l'indicazione della (sotto)categoria del veicolo come definita negli articoli 2 e 4 del regolamento (UE) n. 168/2013 e nel relativo allegato I.
 - 4.4. La parte del condotto di aspirazione situata nella testata deve avere una sezione ristretta. Nell'intera luce di aspirazione non deve trovarsi alcuna sezione più ridotta (fatta salva la sezione delle sedi delle valvole).
 - 4.4.1. Qualsiasi intervento sul condotto avente lo scopo di modificare la sezione ristretta deve provocare la distruzione dello stesso, oppure determinare un malfunzionamento completo e permanente del motore sino al ristabilimento delle condizioni di conformità.
 - 4.4.2. Sulla testata deve essere leggibile una marcatura con l'indicazione della categoria del veicolo come definita negli articoli 2 e 4 del regolamento (UE) n. 168/2013 e nel relativo allegato I.
 - 4.5. Il diametro delle sezioni ristrette di cui al punto 4.2. può variare in base alla (sotto)categoria del veicolo in questione.
 - 4.6. Il costruttore deve fornire il diametro dell'una o più sezioni ristrette e dimostrare all'autorità di omologazione e al servizio tecnico che la sezione ristretta è la più critica per il passaggio dei gas e non vi sono altre sezioni che, se modificate, potrebbero aumentare le prestazioni dell'unità di propulsione.
 - 4.7. Dopo il montaggio, lo spessore della guarnizione della testata non essere superiore a 1,6 mm.»

j) il punto 5.1. è sostituito dal seguente:

«5.1. Nessuna variante o versione dello stesso tipo di veicolo della sottocategoria L3e-A2 o L4e-A2 conforme alle disposizioni per la conversione di cui al punto 4. dell'allegato III deve derivare da un tipo L3e-A3 o L4e-A3, da una variante o da una versione con potenza netta massima e/o potenza nominale continua massima del motore superiore al doppio dei valori indicati nella classificazione delle sottocategorie L3e-A2 e L4e-A2 di cui all'allegato I del regolamento (UE) n. 168/2013 (ad esempio da 70 kW a 35 kW o inferiore, da 50 kW a 35 kW o inferiore).»;

k) è inserito il seguente punto 5.2.2.:

«5.2.2. sistema di alimentazione e di erogazione del carburante.»;

l) i punti da 5.2.3. a 5.2.6. sono sostituiti dai seguenti:

«5.2.3. sistema di aspirazione dell'aria, compresi il filtro o i filtri dell'aria (modifica o eliminazione);

5.2.4. sistema di trazione;

5.2.5. una o più centraline che controllano le prestazioni dell'unità di propulsione del gruppo propulsore;

5.2.6. rimozione di qualsiasi componente (meccanico, elettrico, strutturale ecc.) che limiti il pieno carico del motore comportando una variazione delle prestazioni dell'unità di propulsione omologate a norma del regolamento (UE) n. 168/2013, allegato II, lettera A.»;

m) il punto 5.2.7. è soppresso;

n) sono aggiunti i seguenti punti da 6. a 6.5.2.:

«6. Ulteriori requisiti specifici per le (sotto)categorie L1e, L2e, L3e-A1, L4e-A1 e L6e

6.1. Le parti, gli equipaggiamenti e i componenti sotto elencati devono possedere una marcatura, duratura e indelebile, recante il numero o i numeri di codice e i simboli assegnati a fini identificativi dal costruttore del veicolo oppure dal fabbricante di tali parti, equipaggiamenti e componenti (di ricambio). Può trattarsi di un'etichetta, a condizione che questa resti leggibile in normali condizioni d'uso e che non possa essere rimossa senza andare distrutta.

6.2. In linea di principio, la marcatura di cui al punto 6.1. deve essere visibile senza che sia necessario rimuovere la parte su cui è apposta o altre parti del veicolo. Nel caso in cui la carrozzeria o altre parti occultassero la marcatura, il costruttore del veicolo deve fornire alle autorità competenti le indicazioni relative alla loro posizione e qualsiasi altra indicazione relativa all'apertura e allo smontaggio delle parti di carrozzeria in questione.

6.3. I caratteri, le cifre o i simboli devono avere un'altezza di almeno 2,5 mm ed essere facilmente leggibili.

6.4. Le parti, gli equipaggiamenti e i componenti di cui al punto 6.1. sono i seguenti per tutte le (sotto) categorie:

6.4.1. qualsiasi dispositivo elettrico/elettronico per la gestione del motore a combustione o elettrico (centralina, modulo di accensione, iniettori, temperatura dell'aria aspirata ecc.);

6.4.2. carburatore o dispositivo equivalente;

6.4.3. convertitore o convertitori catalitici (solo se separati dal silenziatore);

6.4.4. basamento;

6.4.5. cilindro;

6.4.6. testata;

- 6.4.7. tubo o tubi di scarico (se separati dal silenziatore);
 - 6.4.8. tubo di aspirazione (se separato dal carburatore, dal cilindro e dal basamento);
 - 6.4.9. silenziatore di aspirazione (filtro dell'aria);
 - 6.4.10. sezione ristretta (manicotto o altro);
 - 6.4.11. dispositivo di riduzione del rumore (silenziatore/i);
 - 6.4.12. organo condotto di trasmissione (pignone o puleggia posteriore);
 - 6.4.13. organo motore di trasmissione (pignone o puleggia anteriore).
- 6.5. Per le categorie L1e, L2e e L6e, inoltre, devono recare la marcatura di cui al punto 6.1. le parti, gli equipaggiamenti e i componenti che seguono:
- 6.5.1. trasmissione variabile continua (CVT);
 - 6.5.2. comando della trasmissione.»;

3) l'allegato III è così modificato:

a) i punti 4.2.5., 4.2.6. e 4.2.7. sono sostituiti dai seguenti:

- «4.2.5. Ad eccezione di quelli elencati ai punti 4.2.2., 4.2.3 e 4.2.4., tutti gli altri requisiti di omologazione dell'allegato II del regolamento (UE) n. 168/2013 sono da considerarsi comuni e uguali per le configurazioni di motociclo (L3e/L4e)-A2 e (L3e/L4e)-A3, per cui devono essere sottoposti a prova e notificati una sola volta per ambedue le configurazioni di prestazioni. I verbali di prova relativi a sistemi, componenti, entità tecniche indipendenti e parti o equipaggiamenti del veicolo che soddisfano gli stessi requisiti di omologazione per entrambe le configurazioni, inoltre, devono essere accettati per l'omologazione di ognuna di queste configurazioni.;
- 4.2.6. Per la configurazione dei motocicli della categoria (L3e/L4e)-A2 deve essere rilasciata un'omologazione del veicolo completo con numero di omologazione UE univoco.
- 4.2.7. Per la configurazione dei motocicli della categoria (L3e/L4e)-A3 deve essere rilasciata un'omologazione del veicolo completo con numero di omologazione UE univoco. I due numeri di omologazione di cui al punto 4.2.6. e al presente punto devono essere stampigliati sulla targhetta regolamentare conformemente all'articolo 39 del regolamento (UE) n. 168/2013 e all'allegato V del regolamento (UE) n. 901/2014. Al fine di agevolare la conversione dalla sottocategoria (L3e/L4e)-A2 alla configurazione di motocicli (L3e/L4e)-A3 e viceversa, alla documentazione informativa conforme al regolamento (UE) n. 901/2014, allegato I, parte B, appendice 24, deve essere allegato un apposito modello di dichiarazione del costruttore del veicolo. Le voci del certificato di conformità specifiche per le configurazioni L3e-A2 e L3e-A3, inoltre, devono essere inserite dal costruttore del veicolo in base al modello di cui all'allegato IV del regolamento (UE) n. 901/2014.»;

b) i punti 4.2.10. e 4.2.11. sono sostituiti dai seguenti:

- «4.2.10. Il certificato di conformità (CC) deve essere compilato conformemente alle prescrizioni di cui al regolamento (UE) n. 901/2014, allegato IV, punto 1.7.
- 4.2.11. Ai motocicli che possono essere convertiti dalla sottocategoria (L3e/L4e)-A2 alla sottocategoria (L3e/L4e)-A3, o viceversa, deve essere assegnato un solo numero di identificazione del veicolo (VIN). La targhetta regolamentare applicata sul veicolo deve riportare tale VIN unitamente all'indicazione chiara dei livelli di rumore a veicolo fermo in entrambe le configurazioni, nonché la potenza massima netta o la potenza nominale continua massima nella configurazione (L3e/L4e)-A2.»;

c) il punto 4.4.2. è soppresso;

- d) al punto 6.1., la riga relativa alla prescrizione di cui al regolamento (UE) n. 168/2013, allegato II, sezione (A2), è sostituita dalla seguente:

«Sezione (A2) dell'allegato II	Prove interne (autocontrollo)	Procedure di prova concernenti la velocità massima di progetto del veicolo	Soltanto per le sottocategorie L3e, L4e e L5e; non prevede altre prove relative alle prestazioni dell'unità di propulsione»;
--------------------------------	-------------------------------	--	--

- 4) l'allegato IV è così modificato:

- a) al punto 4.1.1.3.1., «ai gas di scarico e alle emissioni di CO₂» è sostituito da «alle emissioni inquinanti e di CO₂ dallo scarico»;
- b) al punto 4.1.1.3.1.1., «dei gas di scarico e delle emissioni di CO₂» è sostituito da «delle emissioni inquinanti e di CO₂ dallo scarico»;
- c) il punto 4.1.1.3.1.1.1.1.1. è sostituito dal seguente:

«Se è applicabile il metodo della durata di cui all'articolo 23, paragrafo 3, lettera a), del regolamento (UE) n. 168/2013, i fattori di deterioramento devono essere calcolati in base ai risultati della prova delle emissioni di tipo I fino al chilometraggio totale (incluso) di cui all'allegato VII, sezione (A), del regolamento (UE) n. 168/2013, e in base al metodo di calcolo lineare di cui al punto 4.1.1.3.1.1.1.2., che consente di ottenere valori di slope e offset per ogni costituente delle emissioni. Ai fini della conformità della produzione, i risultati delle emissioni inquinanti devono essere calcolati utilizzando la formula:

Equazione 4-1:

$$\text{se } x \leq b \text{ allora } y = a \cdot x + b;$$

$$\text{se } x > b \text{ allora } y = x$$

dove:

- a = valore di slope calcolato in base alla prova di tipo V conformemente all'allegato V, sezione (A), del regolamento (UE) n. 168/2013;
- b = valore di offset calcolato in base alla prova di tipo V conformemente all'allegato V, sezione (A), del regolamento (UE) n. 168/2013;
- x = risultato della prova delle emissioni inquinanti (HC, CO, NO_x, NMHC e PM, se del caso) per ogni costituente delle emissioni di un veicolo dopo il processo di maturazione (100 km massimi accumulati dopo la prima partenza sulla linea di produzione) in mg/km;
- y = risultato delle emissioni ai fini della conformità della produzione per ogni costituente delle emissioni inquinanti in mg/km. La media dei risultati ai fini della conformità della produzione deve essere inferiore ai limiti delle emissioni inquinanti di cui all'allegato VI, sezione (A), del regolamento (UE) n. 168/2013.»;
- d) al punto 4.1.1.3.1.1.1.3., «i gas di scarico e le emissioni di CO₂» è sostituito da «le emissioni inquinanti e di CO₂ dallo scarico»;
- e) al punto 4.1.1.3.1.1.2.2., «i gas di scarico e le emissioni di CO₂» è sostituito da «le emissioni inquinanti e di CO₂ dallo scarico»;
- f) al punto 4.1.1.3.1.1.2.3., «dei gas di scarico e delle emissioni di CO₂» è sostituito da «delle emissioni inquinanti e di CO₂ dallo scarico»;
- g) al punto 4.1.1.3.2.1., «ai gas di scarico e alle emissioni di CO₂» è sostituito da «alle emissioni inquinanti e di CO₂ dallo scarico»;
- h) al punto 4.1.1.3.2.3., «limiti dei gas di scarico» è sostituito da «limiti delle emissioni inquinanti dallo scarico»;

- i) al punto 4.1.1.3.2.4., «Equazione 4-2:» è sostituito da «Equazione 4-3:»;
 - j) al punto 4.1.1.3.3.1., «ai gas di scarico e alle emissioni di CO₂» è sostituito da «alle emissioni inquinanti e di CO₂ dallo scarico»;
 - k) al punto 4.1.1.3.3.3., «dei gas di scarico e delle emissioni di CO₂» è sostituito da «delle emissioni inquinanti e di CO₂ dallo scarico»;
 - l) al punto 4.1.1.3.3.4., «Equazioni 4-3:» è sostituito da «Equazioni 4-4:»;
 - m) al punto 4.1.1.3.3.6., «Equazioni 4-4:» è sostituito da «Equazioni 4-5:»;
 - n) al punto 4.1.1.4., secondo e quinto comma, «ai gas di scarico e alle emissioni di CO₂» è sostituito da «alle emissioni inquinanti e di CO₂ dallo scarico», mentre al terzo comma «i gas di scarico e le emissioni di CO₂» è sostituito da «le emissioni inquinanti e di CO₂ dallo scarico»;
- 5) l'allegato VIII è così modificato:

- a) sono inseriti i seguenti punti 1.1.1., 1.1.1.1. e 1.1.1.2.:

«1.1.1. I veicoli delle categorie L1e, L3e e L4e devono soddisfare i seguenti requisiti generali:

1.1.1.1. I veicoli non devono incorporare elementi appuntiti, taglienti o sporgenti rivolti verso l'esterno aventi forma, dimensioni, angolo di orientamento e durezza tali da aumentare il rischio o la gravità di lacerazioni o lesioni fisiche subite da una persona investita o sfiorata dal veicolo in caso di incidente. I veicoli devono essere progettati in modo che elementi e bordi con i quali utenti della strada vulnerabili come i pedoni possono entrare in contatto in caso di incidente siano conformi ai requisiti di cui ai punti da 1. a 1.3.8.

1.1.1.2. Tutti i bordi e le sporgenze con le quali è possibile entrare in contatto che sono realizzati o rivestiti con materiali come gomma o plastica morbida di durezza inferiore a 60 Shore (A) sono considerati conformi ai requisiti di cui ai punti da 1.3. a 1.3.8. La misurazione della durezza deve essere eseguita con il materiale installato come previsto sul veicolo.»

- b) i punti da 1.1.2. a 1.1.3.2. sono sostituiti dai seguenti:

«1.1.2. Disposizioni specifiche per i veicoli delle categorie L1e, L3e e L4e

1.1.2.1. I veicoli devono essere valutati secondo le disposizioni di cui ai punti da 1.2. a 1.2.4.1.

1.1.2.2. In caso di veicoli provvisti di una struttura o di pannelli destinati a contenere interamente o parzialmente il conducente, il passeggero o i bagagli, oppure a coprire taluni componenti del veicolo, il costruttore del veicolo può scegliere, in alternativa, di applicare i corrispondenti requisiti del regolamento UNECE n. 26 (*) prescritti per la categoria di veicoli M1, coprendo le specifiche sporgenze esterne o l'intera superficie esterna del veicolo. In tali casi occorre prestare particolare attenzione ai raggi prescritti, mentre non occorre controllare la sporgenza di maniglie, cerniere, pulsanti e antenne.

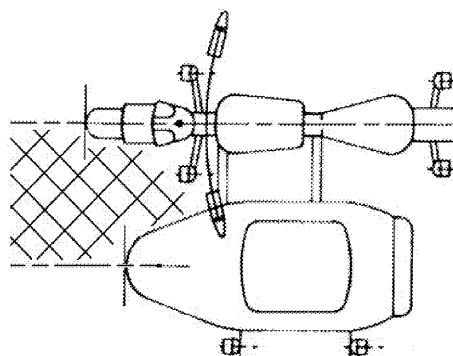
Le corrispondenti sporgenze esterne valutate conformemente al presente punto devono essere chiaramente identificate nella scheda informativa ed eventuali superfici esterne rimaste devono soddisfare i requisiti di cui ai punti da 1. a 1.3.8.

(*) GUL 215 del 14.8.2010, pag. 27.

1.1.3. Disposizioni specifiche per i veicoli della categoria L4e

1.1.3.1. Se al motociclo è collegato il sidecar, fisso o smontabile, lo spazio tra il motociclo e il sidecar è esonerato dalla valutazione (cfr. figura 8-1).

Figura 8-1

Vista dall'alto di un motociclo di categoria L4e con sidecar

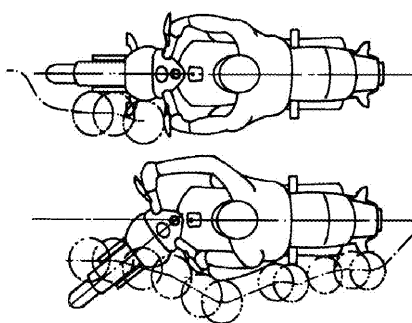
1.1.3.2. Se il sidecar è smontabile dal veicolo in modo che il motociclo possa essere utilizzato senza di esso, il motociclo deve soddisfare i requisiti applicabili ai soli motocicli di cui ai punti da 1. a 1.3.8.»;

c) i punti da 1.1.4. a 1.1.4.2. sono soppressi;

d) i punti da 1.2.3. a 1.2.3.2. sono sostituiti dai seguenti:

«1.2.3. Il dispositivo di prova deve essere spostato, con movimento regolare, dalla parte anteriore verso la parte posteriore del veicolo su ambedue i lati dello stesso. Se il dispositivo di prova entra in contatto con il comando dello sterzo o qualunque elemento montato su di esso, è necessario allontanarlo ruotandolo nella posizione di blocco totale prima di proseguire la prova. Il dispositivo di prova deve restare a contatto con il veicolo o il conducente durante la prova (cfr. figura 8-2).

Figura 8-2

Zone di movimento del dispositivo di prova

1.2.3.1. La parte anteriore del veicolo è il primo punto di contatto e il dispositivo di prova deve spostarsi lateralmente verso l'esterno seguendo il contorno del veicolo e del conducente, se del caso. Il dispositivo di prova può anche spostarsi verso l'interno a una velocità non superiore alla velocità del movimento posteriore (ossia con un angolo di 45° rispetto al piano mediano longitudinale del veicolo).

1.2.3.2. Le mani e i piedi del conducente devono essere allontanati dal dispositivo di prova se quest'ultimo vi entra direttamente in contatto. Qualunque supporto corrispondente (ad esempio poggiatesta) deve poter ruotare, piegarsi, flettersi o incurvarsi liberamente a seguito del contatto con il dispositivo di prova e poter essere valutato in tutte le conseguenti posizioni intermedie.»;

e) il punto 1.3.3.2. è sostituito dal seguente:

«1.3.3.2. Se si applica un raggio al bordo superiore, tale raggio non deve essere superiore a 0,70 volte lo spessore del parabrezza o della carenatura misurato in corrispondenza del bordo superiore.»;

f) il punto 1.3.5.2. è sostituito dal seguente:

«1.3.5.2. Se si applica un raggio al bordo di attacco del parafrangente anteriore, tale raggio non deve essere superiore a 0,70 volte lo spessore del parafrangente misurato in corrispondenza del bordo di attacco (se sul bordo di una parte in metallo è presente un rigonfiamento, lo spessore da considerare è il diametro del rigonfiamento).»;

g) al punto 2.1.2.1.1. è inserito il seguente secondo comma:

«Conformemente al primo comma, alcune parti dei tipi di veicoli in questione possono essere valutate con il dispositivo di prova delle sporgenze esterne (cfr. appendice 1), mentre le altre parti devono essere valutate con una sfera di 100 mm di diametro (cfr. regolamento UNECE n. 26). In tali casi occorre prestare particolare attenzione ai raggi prescritti, mentre non occorre controllare la sporgenza di maniglie, cerniere, pulsanti e antenne.»;

6) l'allegato IX è così modificato:

a) il punto 2.2.1. è sostituito dal seguente:

«2.2.1. Il serbatoio deve essere sottoposto a una prova di pressione idraulica interna da eseguirsi su di una singola unità, munita di tutti i suoi accessori. Riempire completamente il serbatoio con un liquido non infiammabile di densità e viscosità prossime a quelle del carburante normalmente usato (è ammessa l'acqua). Dopo aver interrotto ogni comunicazione con l'esterno, aumentare progressivamente la pressione attraverso il raccordo del tubo utilizzato per alimentare il carburante al motore fino a raggiungere la pressione interna specificata nel punto 1.2.9. Mantenere tale pressione per almeno 60 secondi.»;

b) il punto 3.2.1. è sostituito dal seguente:

«3.2.1. La prova di permeabilità condotta nell'ambito delle prove di tipo IV di cui al regolamento (UE) n. 168/2013, allegato V, parte A, senza dover tener conto di misurazioni della diffusione ai fini della prova di cui al presente allegato, deve essere eseguita su un numero di serbatoi sufficienti per le prove di cui ai punti da 3.3. a 3.7.5.1. La durata totale della procedura di precondizionamento è data da un periodo di deposito preliminare di almeno quattro settimane seguito da un periodo di stoccaggio a condizioni stabilizzate di otto settimane.»;

c) il punto 3.3.1. è sostituito dal seguente:

«3.3.1. Riempire il serbatoio del carburante fino alla sua capacità nominale totale con una miscela al 50 % di acqua e glicole etilenico o con altro liquido di raffreddamento che non deteriori il materiale del serbatoio del carburante e il cui punto crioscopico sia inferiore a $243 \pm 2\text{K}$ ($-30 \pm 2\text{ }^\circ\text{C}$).

La temperatura delle sostanze contenute nel serbatoio del carburante durante la prova deve essere di $253 \pm 2\text{K}$ ($-20 \pm 2\text{ }^\circ\text{C}$). Raffreddare il serbatoio fino a una corrispondente temperatura ambiente. Il serbatoio del carburante può anche essere riempito con un liquido opportunamente refrigerato, a condizione che venga lasciato alla temperatura di prova per almeno un'ora.

Per la prova si utilizza un pendolo. La massa d'urto deve avere la forma di una piramide triangolare equilatera, i cui spigoli e vertice abbiano un raggio di curvatura di 3,0 mm. La massa libera del pendolo deve avere una massa di $15\text{ kg} \pm 0,5\text{ kg}$ e l'energia esercitata dal pendolo non deve essere inferiore a 30,0 J a ogni urto sul serbatoio del carburante.

Il servizio tecnico può scegliere di eseguire la prova su qualunque numero di punti del serbatoio del carburante, punti che rispecchiano le posizioni considerate a rischio in ragione del montaggio del serbatoio e della sua posizione sul veicolo. Le schermature non metalliche non devono essere considerate, mentre si possono tenere presenti per la valutazione del rischio i tubi della struttura o le sezioni del telaio.

Per verificare tutti gli urti, è possibile utilizzare più serbatoi del carburante, a condizione che siano stati tutti sottoposti alla prova di permeabilità.

Non si devono registrare perdite di liquido a seguito di un unico urto in qualunque punto sottoposto alla prova.»;

d) il punto 3.4.1. è sostituito dal seguente:

«3.4.1. Il serbatoio del carburante deve essere riempito fino alla capacità nominale totale. Come liquido di prova si deve utilizzare acqua a $326 \pm 2\text{K}$ ($53 \pm 2\text{ °C}$). Sottoporre il serbatoio a una pressione interna equivalente al doppio della pressione di esercizio relativa (pressione di progetto) o una sovrappressione di 30 kPa, a seconda di quale delle due è superiore. Il serbatoio deve rimanere chiuso e pressurizzato per almeno cinque ore a una temperatura ambiente di $326 \pm 2\text{K}$ ($53 \pm 2\text{ °C}$).

Il serbatoio del carburante non deve mostrare tracce di perdita. Le deformazioni temporanee o permanenti che possono manifestarsi non devono renderlo inutilizzabile. Se si deve valutare la deformazione del serbatoio, tenere conto delle condizioni particolari di montaggio.»;

e) il punto 3.5.1. è sostituito dal seguente:

«3.5.1. Prelevare sei pezzi per la prova di trazione, all'incirca dello stesso spessore, da facce piatte o pressoché piatte del serbatoio del carburante completamente nuovo. Misurarne il limite di elasticità e la resistenza alla trazione a $296 \pm 2\text{K}$ ($23 \pm 2\text{ °C}$) e ad una velocità di allungamento di 50 mm/min. Raffrontare poi i valori ottenuti con i valori di elasticità e resistenza alla trazione calcolati nell'ambito di prove analoghe svolte utilizzando un serbatoio del carburante sottoposto alla prova di permeabilità. Il materiale è da considerarsi accettabile se la resistenza alla trazione differisce al massimo del 25 %.»;

f) il punto 3.6.1. è sostituito dal seguente:

«3.6.1. Montare il serbatoio del carburante su una parte rappresentativa del veicolo e riempirlo al 50 % della sua capacità nominale totale con acqua a $293 \pm 2\text{K}$ ($20 \pm 2\text{ °C}$). Collocare la configurazione di prova con il serbatoio del carburante a una temperatura ambiente di $343 \pm 2\text{K}$ ($70 \pm 2\text{ °C}$) per 60 minuti, trascorsi i quali il serbatoio di carburante non deve mostrare deformazioni permanenti o perdite e deve risultare perfettamente utilizzabile.»;

g) il punto 3.7.4.3. è sostituito dal seguente:

«3.7.4.3. Se nessun campione su dieci o non più di uno su venti è combusto fino al segno posto a 100 mm, calcolare il tempo di combustione medio (ACT) e la durata di combustione media (ACL).

Equazione 9-1:

$$\text{ACT (s)} = \sum_{i=1}^n \cdot ((t_i - 30) / (n))$$

(nota: n = numero di campioni)

Il risultato è arrotondato per eccesso o per difetto all'incremento di cinque secondi. Non si deve tuttavia utilizzare un ACT di 0 secondi (vale a dire, quindi, che se la combustione dura da meno di 2 secondi a 7 secondi, il valore ACT è pari a 5 secondi; se la combustione dura da 8 a 12 secondi, il valore ACT è pari a 10 secondi; se la combustione dura da 13 a 17 secondi, il valore ACT è pari a 15 secondi ecc.).

Equazione 9-2:

$$\text{ACL (mm)} = \sum_{i=1}^n \cdot ((100 - \text{lunghezza non combusta}_i) / (n))$$

(nota: n = numero di campioni)

Il risultato è espresso rispetto all'incremento di 5 mm più prossimo (ossia si indica «meno di 5 mm» se la lunghezza della combustione è inferiore a 2 mm, per cui non viene indicato in alcun caso un valore ACL pari a 0 mm).

Se un solo campione su venti brucia fino al segno posto a 100 mm od oltre, la lunghezza della combustione [ossia il valore (100 — lunghezza combusta)] per il campione in questione] viene assunto pari a 100 mm.

Equazione 9-3:

$$n_{\text{velocità di combustione media}} = \frac{ACL}{ACT} \text{ in } \frac{mm}{s}$$

Raffrontare tale valore con i requisiti di cui ai punti da 3.7.5. a 3.7.5.1.»;

7) all'allegato XI, appendice 1, il punto 1.6. è sostituito dal seguente:

«1.6. Altezza libera dal suolo

- 1.6.1. Per misurare l'altezza libera dal suolo di un tipo di veicolo della categoria L, si deve caricare il veicolo di prova fino a raggiungere la massa effettiva.
- 1.6.2. In deroga al punto 1.6.1., per misurare l'altezza libera dal suolo di un tipo di veicolo della sottocategoria L3e-AxE (x = 1, 2 o 3, motociclo enduro a due ruote) o della sottocategoria L3e- AxT (x = 1, 2 o 3, motociclo trial a due ruote), il motociclo trial o enduro di prova deve essere caricato fino alla massa in ordine di marcia.
- 1.6.3. Nel caso dei veicoli che dispongono di un sistema manuale o automatico di regolazione della sospensione, che fa sì che l'altezza dal suolo sia variabile, tale sistema deve essere impostato sul livello più basso, in modo da permettere la minima distanza possibile fra il veicolo e il suolo.
- 1.6.4. Occorre misurare la distanza più breve tra il suolo e il punto fisso più basso del veicolo tra gli assi e sotto l'asse o gli assi, se del caso, conformemente alle disposizioni di cui alla direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (*), allegato II, appendice 1. Tale distanza minima misurata è considerata l'altezza libera dal suolo del veicolo.

(*) Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (direttiva quadro) (GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1).»;

8) l'allegato XII è così modificato:

- a) al punto 2.2.2., la tabella 12-1 è sostituita dalla seguente:

«Tabella 12-1

Funzioni dei sistemi OBD fase II e relativi requisiti prescritti ai punti del presente allegato e dell'appendice 1

Tema	Punti del presente allegato e dell'appendice 1
Criterio generale di disattivazione per il tipo di degradazione della diagnosi nel sistema OBD fase II	3.2.1.1.
Controllo del convertitore catalitico	3.3.2.1.; 3.3.3.1.
Controllo del flusso/dell'efficienza EGR	3.3.3.4.
Controllo delle prestazioni in fase di utilizzo	2 ^a sottopunto del punto 3.3. dell'appendice 1, punto 4 dell'appendice 1
Prescrizione generale OBD fase II	3.3. dell'appendice 1

Tema	Punti del presente allegato e dell'appendice 1
Individuazione delle accensioni irregolari (misfire)	3.2.2.; 3.3.2.2.; 3.5.3.; 3.6.2.; 3.7.1.; 3.1.2. dell'appendice 1
Controllo del sistema di post-trattamento degli NOx	3.3.3.5.; 3.3.3.6.
Controllo del deterioramento del sensore dell'ossigeno (sonda Lambda)	3.3.2.3.
Controllo del filtro antiparticolato	3.3.3.2.
Controllo delle emissioni di particolato (MP)	3.3.2.5.»;

b) i punti 3.2.2.1. e 3.2.2.1. sono sostituiti dai seguenti:

«3.2.2.1. Il costruttore può adottare, come criterio di malfunzionamento, percentuali di accensioni irregolari più elevate di quelle dichiarate all'autorità nel caso di condizioni specifiche di regime e carico del motore, qualora sia possibile dimostrare all'autorità che l'individuazione di livelli più bassi di accensioni irregolari non sarebbe affidabile. In termini di controllo OBD, si tratta di una percentuale di accensioni irregolari su un numero totale di accensioni (dichiarato dal costruttore) tale da determinare un livello di emissioni superiore ai valori limite per i sistemi OBD di cui alla sezione (B) dell'allegato VI del regolamento (UE) n. 168/2013 o una percentuale tale da provocare il surriscaldamento, con danni irreversibili, del catalizzatore o dei catalizzatori.

3.2.2.2. Se il costruttore è in grado di dimostrare all'autorità che non è comunque possibile individuare una percentuale più elevata di accensioni irregolari o che tali accensioni irregolari non possono essere distinte da altri effetti (ad esempio strada in cattive condizioni, variazioni nella trasmissione, situazione successiva all'accensione del motore ecc.), in presenza di tali condizioni il sistema di controllo può essere disattivato.»;

c) al punto 3.6., l'ultima frase è sostituita dalla seguente:

«Deve essere memorizzato un codice di guasto anche nei casi di cui ai punti 3.3.5. e 3.3.6.»;

d) il punto 3.6.1. è sostituito dal seguente:

«Quando la spia di malfunzionamento (MI) è accesa, il valore della distanza percorsa dal veicolo deve essere disponibile in qualsiasi momento attraverso la porta seriale del connettore diagnostico standard. In deroga, per i veicoli muniti di tachimetro meccanico che non consente input alla centralina, compresi i veicoli dotati di una trasmissione CVT che non consente un input preciso alla centralina, la «distanza percorsa» può essere sostituita dal «tempo di funzionamento del motore», disponibile in qualsiasi momento attraverso la porta seriale del connettore diagnostico standard.»;

e) i punti 4.3. e 4.4. sono sostituiti dai seguenti:

«4.3. Nell'ordine di identificazione delle anomalie, quelle relative ai punti 3.3.2.1., 3.3.2.2. e 3.3.2.3. per i motori ad accensione comandata e ai punti 3.3.3.1., 3.3.3.2. e 3.3.3.3. per i motori ad accensione spontanea devono essere identificate per prime.

4.4. Prima dell'omologazione, o all'atto della stessa, non è essere ammessa alcuna anomalia in relazione alle prescrizioni di cui al punto 3. dell'appendice 1, con l'eccezione delle prescrizioni di cui al punto 3.11. dell'appendice 1.»;

f) è aggiunto il seguente punto 4.7.:

«I criteri concernenti la famiglia di veicoli di cui al regolamento (UE) n. 134/2014, allegato XI, tabella 11-1, punto 3.1., per quanto riguarda la prova di tipo VIII, sono applicabili ai requisiti funzionali della diagnostica di bordo di cui al presente allegato.»;

g) il punto 3.13. dell'appendice 1 è sostituito dal seguente:

«In attesa che per i veicoli della categoria L sia adottata un'interfaccia di connessione standard, che sia pubblicata a livello di ISO o di CEN e che il riferimento a tale standard tecnico sia inserito nel presente regolamento, su richiesta del costruttore del veicolo può essere installata un'interfaccia di connessione alternativa. Se è installata un'interfaccia di connessione alternativa, il costruttore del veicolo deve mettere a disposizione dei produttori di strumenti di prova, gratuitamente, le informazioni relative alla configurazione dei poli del connettore del veicolo. Il costruttore del veicolo deve fornire un adattatore che consenta la connessione di uno strumento di scansione generico. Tale adattatore deve essere di qualità adeguata all'uso in officine professionali. Deve essere fornito, dietro richiesta, a tutti gli operatori indipendenti in maniera non discriminatoria. I costruttori possono chiedere la corresponsione di un importo, ragionevole e proporzionato, tenendo conto dei costi aggiuntivi causati al cliente da questa scelta del costruttore. L'interfaccia di connessione e l'adattatore non devono possedere elementi costruttivi specifici che necessitino, prima di poter essere usati, di una convalida o di una certificazione, o che possano limitare lo scambio dei dati del veicolo se si fa uso di uno scanner generico.»;

h) all'appendice 2, punto 2.1., tabella Ap2-1, «Dispositivo operativo/presente» è sostituito da «Dispositivo non operativo/non presente»;

i) il punto 2.6.2. dell'appendice 2 è sostituito dal seguente:

«2.6.2. è materialmente impossibile monitorare alcune delle funzioni indicate nella tabella Ap2-1, pertanto è ammessa un'imperfezione in relazione a tale monitoraggio incompleto. La giustificazione tecnica completa del motivo per cui il sistema di controllo OBD non può essere utilizzato deve essere acclusa al fascicolo informativo.»;

9) all'allegato XIII è aggiunto il seguente punto 1.4.:

«1.4. Le pressioni massime di cui ai punti 1.2.1., 1.2.2., 1.2.3. e 1.3.1. possono essere superate durante la prova previo accordo con il costruttore del veicolo.»;

10) all'allegato XIV, il punto 1.5.1.5.1. è sostituito dal seguente:

«1.5.1.5.1. La targa deve essere visibile nell'intero alloggiamento entro i seguenti quattro piani:

- due piani verticali che passano per i due bordi laterali della targa formando verso l'esterno, alla sinistra e alla destra della targa, un angolo di 30° con il piano longitudinale, parallelo al piano mediano longitudinale del veicolo, passante per il centro della targa;
- il piano che tocca il bordo superiore della targa formando con il piano orizzontale un angolo di 15° verso l'alto;
- il piano orizzontale che passa per il bordo inferiore della targa.»;

11) all'allegato XVI è inserito il seguente punto 2.3.5.1.:

«2.3.5.1. Tuttavia, in deroga ai punti 1.2.1. e 2.3.5., un cavalletto laterale montato su un veicolo della categoria L3e-A1E, L3e-A2E, L3e-A3E, L3e-A1T, L3e-A2T o L3e-A3T può tornare indietro automaticamente quando non è tenuto o sostenuto da una persona.».

—

ALLEGATO III

Modifiche del regolamento delegato (UE) n. 134/2014

Gli allegati del regolamento delegato (UE) n. 134/2014 sono così modificati:

1) l'allegato II è così modificato:

a) i punti 4.5.5.2.1.1. e 4.5.5.2.1.2. sono sostituiti dai seguenti:

«4.5.5.2.1.1. Fase 1 — Calcolo delle velocità dei cambi di marcia

Le velocità dei passaggi alle marce superiori ($v_{1 \rightarrow 2}$ e $v_{i \rightarrow i+1}$) in km/h durante le fasi di accelerazione si calcolano con le seguenti formule:

Equazione 2-3:

$$v_{1 \rightarrow 2} = \left[(0,5753 \times e^{(-1,9 \times \frac{P_n}{m_k})} - 0,1) \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_1}$$

Equazione 2-4:

$$v_{i \rightarrow i-1} = \left[(0,5753 \times e^{(-1,9 \times \frac{P_n}{m_k})}) \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_{i-2}}, \text{ i = da 2 a ng -1}$$

dove:

i è il numero della marcia (≥ 2)

ng è il numero totale di marce in avanti

P_n è la potenza nominale in kW

m_k è la massa di riferimento in kg

n_{idle} è il regime minimo in giri al minuto (min^{-1})

s è il regime nominale del motore in min^{-1}

ndv_i è il rapporto tra regime del motore in min^{-1} e velocità del veicolo in km/h nella marcia i

4.5.5.2.1.2. Le velocità dei passaggi alle marce inferiori ($v_{i \rightarrow i-1}$) in km/h nelle fasi di crociera o di decelerazione, nelle marce dalla 4^a a ng, si calcolano con la seguente formula:

Equazione 2-5:

$$v_{i \rightarrow i-1} = \left[(0,5753 \times e^{(-1,9 \times \frac{P_n}{m_k})}) \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_{i-2}}, \text{ i = da 4 a ng}$$

dove:

i è il numero della marcia (≥ 4)

ng è il numero totale di marce in avanti

P_n è la potenza nominale in kW

m_k è la massa di riferimento in kg

n_{idle} è il regime minimo in giri al minuto (min^{-1})

s è il regime nominale del motore in min^{-1}

ndv_{i-2} è il rapporto tra regime del motore in min^{-1} e velocità del veicolo in km/h nella marcia i-2

La velocità del passaggio dalla 3^a alla 2^a ($v_{3 \rightarrow 2}$) si calcola con la seguente equazione:

Equazione 2-6:

$$v_{3 \rightarrow 2} = \left[(0,5753 \times e^{(-1,9 \times \frac{P_n}{m_k})} - 0,1) \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_1}$$

dove:

P_n è la potenza nominale in kW

m_k è la massa di riferimento in kg

n_{idle} è il regime minimo in giri al minuto (min^{-1})

s è il regime nominale del motore in min^{-1}

ndv_1 è il rapporto tra regime del motore in min^{-1} e velocità del veicolo in km/h nella 1^a marcia

La velocità del passaggio dalla 2^a alla 1^a ($v_{2 \rightarrow 1}$) si calcola con la seguente equazione:

Equazione 2-7:

$$v_{2 \rightarrow 1} = [0,03 \times (s - n_{idle}) + n_{idle}] \times \frac{1}{ndv_2}$$

dove:

ndv_2 è il rapporto tra regime del motore in min^{-1} e velocità del veicolo in km/h nella 2^a marcia

Poiché le fasi di crociera sono definite dall'indicatore di fase, potrebbero verificarsi lievi aumenti della velocità e potrebbe essere opportuno passare alla marcia superiore. Le velocità dei passaggi alle marce superiori ($v_{1 \rightarrow 2}$, $v_{2 \rightarrow 3}$ e $v_{i \rightarrow i+1}$) in km/h durante le fasi di crociera si calcolano con le seguenti equazioni:

Equazione 2-7a:

$$v_{1 \rightarrow 2} = [0,03 \times (s - n_{idle}) + n_{idle}] \times \frac{1}{ndv_2}$$

Equazione 2-8:

$$v_{2 \rightarrow 3} = \left[(0,5753 \times e^{(-1,9 \times \frac{P_n}{m_k})} - 0,1) \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_1}$$

Equazione 2-9:

$$v_{i \rightarrow i+1} = \left[(0,5753 \times e^{(-1,9 \times \frac{P_n}{m_k})}) \times (s - n_{idle}) + n_{idle} \right] \times \frac{1}{ndv_{i-1}}, \quad i = 3 \text{ to } ng;$$

b) i punti da 6.1.1.4.2. a 6.1.1.4.7. sono sostituiti dai seguenti:

«6.1.1.4.2. Idrocarburi (HC)

La massa degli idrocarburi incombusti emessi dallo scarico del veicolo durante la prova si calcola con la seguente formula:

Equazione 2-33:

$$HC_m = \frac{1}{S} \cdot V \cdot d_{HC} \cdot \frac{HC_C}{10^6}$$

dove:

HC_m è la massa degli idrocarburi emessi durante la parte di prova in mg/km;

S è la distanza definita al punto 6.1.1.3.;

V è il volume totale di cui al punto 6.1.1.4.1.;

d_{HC} è la densità degli idrocarburi alla temperatura e alla pressione di riferimento (273,2 K e 101,3 kPa);

$$d_{\text{HC}} = 0,631 \cdot 10^3 \text{ mg/m}^3 \text{ per la benzina (E5) (C}_1\text{H}_{1,89}\text{O}_{0,016}\text{);}$$

$$= 932 \cdot 10^3 \text{ mg/m}^3 \text{ per l'etanolo (E85) (C}_1\text{H}_{2,74}\text{O}_{0,385}\text{);}$$

$$= 622 \cdot 10^3 \text{ mg/m}^3 \text{ per il diesel (B5)(C}_1\text{H}_{1,86}\text{O}_{0,005}\text{);}$$

$$= 649 \cdot 10^3 \text{ mg/m}^3 \text{ per il GPL (C}_1\text{H}_{2,525}\text{);}$$

$$= 714 \cdot 10^3 \text{ mg/m}^3 \text{ per il GN/biogas (C}_1\text{H}_4\text{);}$$

$$= \frac{9,104 \cdot A + 136}{1\,524,152 - 0,583 \cdot A} \cdot 10^6 \text{ mg/m}^3 \text{ per H}_2\text{GN [con A = quantità di GN/biometano nella miscela di H}_2\text{GN in (\% del volume)].}$$

HC_c è la concentrazione dei gas diluiti espressa in parti per milione (ppm) di carbonio equivalente (per esempio la concentrazione di propano moltiplicata per tre), rettificata con la seguente equazione per tenere conto dell'aria di diluizione:

Equazione 2-34:

$$HC_c = HC_e - HC_d \cdot \left(1 - \frac{1}{DiF}\right)$$

dove:

HC_e è la concentrazione di idrocarburi espressa in parti per milione (ppm) di carbonio equivalente nel campione di gas diluiti raccolto nel sacco o nei sacchi A;

HC_d è la concentrazione di idrocarburi espressa in parti per milione (ppm) di carbonio equivalente nel campione di aria di diluizione raccolto nel sacco o nei sacchi B;

DiF è il coefficiente definito al punto 6.1.1.4.7.

La concentrazione di idrocarburi non metanici (NMHC) si calcola come segue:

Equazione 2-35:

$$C_{\text{NMHC}} = C_{\text{THC}} - (\text{Rf CH}_4 \cdot C_{\text{CH}_4})$$

dove:

C_{NMHC} = concentrazione corretta di NMHC nei gas di scarico diluiti, espressa in ppm di carbonio equivalente;

C_{THC} = concentrazione di idrocarburi totali (THC) nei gas di scarico diluiti, espressa in ppm di carbonio equivalente dopo aver sottratto la quantità di THC presente nell'aria di diluizione;

C_{CH₄} = concentrazione di metano (CH₄) nei gas di scarico diluiti, espressa in ppm di carbonio equivalente dopo aver sottratto la quantità di CH₄ presente nell'aria di diluizione;

Rf CH₄ è il fattore di risposta del FID al metano come definito al punto 5.2.3.4.1.

6.1.1.4.3. Monossido di carbonio (CO)

La massa del monossido di carbonio emesso dallo scarico del veicolo durante la prova si calcola con la seguente formula:

Equazione 2-36:

$$CO_m = \frac{1}{S} \cdot V \cdot d_{CO} \cdot \frac{CO_c}{10^6}$$

dove:

CO_m è la massa del monossido di carbonio emesso durante la parte di prova in mg/km;

S è la distanza definita al punto 6.1.1.3.;

V è il volume totale di cui al punto 6.1.1.4.1.;

d_{CO} è la densità del monossido di carbonio, $d_{CO} = 1,25 \cdot 10^6$ mg/m³ alla temperatura e alla pressione di riferimento (273,2 K e 101,3 kPa);

CO_c è la concentrazione dei gas diluiti, espressa in parti per milione (ppm) di monossido di carbonio, rettificata con la seguente equazione per tenere conto dell'aria di diluizione:

Equazione 2-37:

$$CO_c = CO_e - CO_d \cdot \left(1 - \frac{1}{DiF}\right)$$

dove:

CO_e è la concentrazione di monossido di carbonio espressa in parti per milione (ppm) nel campione di gas diluiti raccolto nel sacco o nei sacchi A;

CO_d è la concentrazione di monossido di carbonio espressa in parti per milione (ppm) nel campione di aria di diluizione raccolto nel sacco o nei sacchi B;

DiF è il coefficiente definito al punto 6.1.1.4.7.

6.1.1.4.4. Ossidi di azoto (NO_x)

La massa degli ossidi di azoto emessi dallo scarico del veicolo durante la prova si calcola con la seguente formula:

Equazione 2-38:

$$NO_{xm} = \frac{1}{S} \cdot V \cdot d_{NO_2} \cdot \frac{NO_{xc} \cdot K_h}{10^6}$$

dove:

NO_{xm} è la massa degli ossidi di azoto emessi durante la parte di prova in mg/km;

S è la distanza definita al punto 6.1.1.3.;

V è il volume totale di cui al punto 6.1.1.4.1.;

d_{NO_2} è la densità degli ossidi di azoto nei gas di scarico, supponendo che saranno sotto forma di ossido nitrico, $d_{NO_2} = 2,05 \cdot 10^6$ mg/m³ alla temperatura e alla pressione di riferimento (273,2 K e 101,3 kPa);

NO_{xc} è la concentrazione dei gas diluiti, espressa in parti per milione (ppm), rettificata con la seguente equazione per tenere conto dell'aria di diluizione:

Equazione 2-39:

$$NO_{xc} = NO_{xe} - NO_{xd} \cdot \left(1 - \frac{1}{DiF}\right)$$

dove:

NO_{xe} è la concentrazione di ossidi di azoto espressa in parti per milione (ppm) di ossidi di azoto nel campione di gas diluiti raccolto nel sacco o nei sacchi A;

NO_{xd} è la concentrazione di ossidi di azoto espressa in parti per milione (ppm) di ossidi di azoto nel campione di aria di diluizione raccolto nel sacco o nei sacchi B;

DiF è il coefficiente definito al punto 6.1.1.4.7.

K_h è il fattore di correzione dell'umidità, calcolato con la seguente formula:

Equazione 2-40:

$$K_h = \frac{1}{1 - 0,0329 \cdot (H - 10,7)}$$

dove:

H è l'umidità assoluta in g di acqua per kg di aria secca:

Equazione 2-41:

$$H = \frac{6,2111 \cdot U \cdot P_d}{P_a - P_d \cdot \frac{U}{100}}$$

dove:

U è l'umidità in percentuale;

P_d è la pressione di saturazione dell'acqua alla temperatura di prova in kPa;

P_a è la pressione atmosferica in kPa;

6.1.1.4.5. Massa del particolato

L'emissione di particolato M_p (mg/km) si calcola con la seguente equazione:

Equazione 2-42:

$$M_p = \frac{(V_{mix} + V_{ep}) \cdot P_e}{V_{ep} \cdot d}$$

se i gas di scarico sono evacuati all'esterno del tunnel;

Equazione 2-43:

$$M_p = \frac{V_{mix} \cdot P_e}{V_{ep} \cdot S}$$

se i gas di scarico sono riciclati nel tunnel;

dove:

V_{mix} = volume V dei gas di scarico diluiti in condizioni normali;

V_{ep} = volume dei gas di scarico che attraversano il filtro antiparticolato in condizioni normali;

P_e = massa del particolato depositato nel filtro o nei filtri in mg;

S = distanza definita al punto 6.1.1.3.;

M_p = emissione di particolato in mg/km.

In caso di correzione del livello di fondo del particolato dal sistema di diluizione, tale livello deve essere determinato conformemente al punto 5.2.1.5. La massa del particolato (mg/km) si calcola allora come segue:

Equazione 2-44:

$$M_p = \left[\frac{P_e}{V_{\text{ep}}} - \left(\frac{P_a}{V_{\text{ap}}} \cdot \left(1 - \frac{1}{\text{DiF}} \right) \right) \right] \cdot \frac{(V_{\text{mix}} + V_{\text{ep}})}{d}$$

se i gas di scarico sono evacuati all'esterno del tunnel;

Equazione 2-45:

$$M_p = \left[\frac{P_e}{V_{\text{ep}}} - \left(\frac{P_a}{V_{\text{ap}}} \cdot \left(1 - \frac{1}{\text{DiF}} \right) \right) \right] \cdot \frac{V_{\text{mix}}}{d}$$

se i gas di scarico sono riciclati nel tunnel;

dove:

V_{ap} = volume d'aria del tunnel che attraversa il filtro per la raccolta del particolato di fondo in condizioni normali;

P_a = massa di particolato depositato sul filtro per la raccolta del particolato di fondo;

DiF è il coefficiente definito al punto 6.1.1.4.7.

Se la correzione del livello di fondo del particolato dà come risultato una massa del particolato negativa (in mg/km), il risultato relativo alla massa del particolato è da considerarsi pari a zero mg/km.

6.1.1.4.6. Biossido di carbonio (CO₂)

La massa del biossido di carbonio emesso dallo scarico del veicolo durante la prova si calcola con la seguente formula:

Equazione 2-46:

$$\text{CO}_{2m} = \frac{1}{S} \cdot V \cdot d_{\text{CO}_2} \cdot \frac{\text{CO}_{2c}}{10^2}$$

dove:

CO_{2m} è la massa del biossido di carbonio emesso durante la parte di prova in g/km;

S è la distanza definita al punto 6.1.1.3.;

V è il volume totale di cui al punto 6.1.1.4.1.;

d_{CO_2} è la densità del monossido di carbonio, $d_{\text{CO}_2} 1,964 \cdot 10^3 \text{ g/m}^3$ alla temperatura e alla pressione di riferimento (273,2 K e 101,3 kPa);

CO_{2c} è la concentrazione dei gas diluiti, espressa in percentuale equivalente di biossido di carbonio, rettificata con la seguente equazione per tenere conto dell'aria di diluizione:

Equazione 2-47:

$$\text{CO}_{2c} = \text{CO}_{2e} - \text{CO}_{2d} \times \left(1 - \frac{1}{\text{DiF}} \right)$$

dove:

CO_{2c} è la concentrazione di biossido di carbonio espressa come percentuale del campione di gas diluiti raccolto nel sacco o nei sacchi A;

CO_{2d} è la concentrazione di biossido di carbonio espressa come percentuale del campione di aria di diluizione raccolto nel sacco o nei sacchi B;

DiF è il coefficiente definito al punto 6.1.1.4.7.

6.1.1.4.7. Fattore di diluizione (DiF)

Il fattore di diluizione si calcola come segue:

Per ciascun carburante di riferimento, escluso l'idrogeno:

Equazione 2-48:

$$\text{DiF} = \frac{X}{C_{\text{CO}_2} + (C_{\text{HC}} + C_{\text{CO}}) \cdot 10^{-4}}$$

Per un carburante la cui composizione è $\text{C}_x\text{H}_y\text{O}_z$, la formula generale è:

Equazione 2-49:

$$X = 100 \cdot \frac{x}{x + \frac{y}{2} + 3,76 \cdot \left(x + \frac{y}{4} - \frac{z}{2} \right)}$$

Per l' H_2 GN, la formula è:

Equazione 2-50:

$$X = \frac{65,4 \cdot A}{4,922 \cdot A + 195,84}$$

Per l'idrogeno, il fattore di diluizione si calcola come segue:

Equazione 2-51:

$$\text{DiF} = \frac{X}{C_{\text{H}_2\text{O}} - C_{\text{H}_2\text{O-DA}} + C_{\text{H}_2} \cdot 10^{-4}}$$

Per i carburanti di riferimento contenuti nell'appendice x, i valori di «X» sono i seguenti:

Tabella 1-8

Coefficiente «X» nelle formule per calcolare il DiF

Carburante	X
Benzina (E5)	13,4
Diesel (B5)	13,5
GPL	11,9
GN/biometano	9,5
Etanolo (E85)	12,5
Idrogeno	35,03

In queste equazioni:

C_{CO_2} = concentrazione di CO_2 nei gas di scarico diluiti contenuti nel sacco di prelievo, espressa in % del volume;

C_{HC} = concentrazione di HC nei gas di scarico diluiti contenuti nel sacco di prelievo, espressa in ppm di carbonio equivalente;

C_{CO} = concentrazione di CO nei gas di scarico diluiti contenuti nel sacco di prelievo, espressa in ppm;

C_{H_2O} = concentrazione di H_2O nei gas di scarico diluiti contenuti nel sacco di prelievo, espressa in % del volume;

C_{H_2O-DA} = concentrazione di H_2O nell'aria utilizzata per la diluizione, espressa in % del volume;

C_{H_2} = concentrazione di idrogeno nei gas di scarico diluiti contenuti nel sacco di prelievo, espressa in ppm;

A = quantità di GN/biometano nella miscela H_2GN , espressa in % del volume.»;

c) al punto 6.1.1.5.1.1., «Ponderazione dei risultati dei cicli di prova di cui ai regolamenti UNECE n. 40 e n. 47» è sostituito da «Ponderazione dei risultati dei cicli di prova ECE R40 e ECE R47»;

d) alla tabella Ap1-1 dell'appendice 1, la riga relativa a «DF» è sostituita dalla seguente:

«DiF	Dilution factor	—»;
------	-----------------	-----

e) al punto 1.1. dell'appendice 2, la seconda frase è sostituita dalla seguente:

«Le specifiche riguardanti i carburanti riportate nella presente appendice sono coerenti con le specifiche relative ai carburanti di riferimento di cui all'allegato 10 del regolamento UNECE n. 83 revisione 4 (*).

(*) GU L 42 del 12.2.2014, pag. 1.»;

f) il punto 3.2.1.3. dell'appendice 11 è sostituito dal seguente:

«3.2.1.3. Il commutatore della modalità di funzionamento deve essere posizionato come indicato nella tabella Ap11-2.

Tabella Ap11-2

Tabella di consultazione per determinare la condizione A o la condizione B in base a diverse configurazioni di veicolo ibrido e con il commutatore posizionato sulla modalità ibrida

	Modalità ibride →	— puro elettrico — ibrido	— puro termico — ibrido	— puro elettrico — puro termico — ibrido	— modalità ibrida n ⁽¹⁾ — modalità ibrida m ⁽¹⁾
Stato di carica della batteria		Posizione commutatore	Posizione commutatore	Posizione commutatore	Posizione commutatore
Condizione A Piena carica		Ibrido	Ibrido	Ibrido	Modalità ibrida prevalentemente elettrica ⁽²⁾
Condizione B Carica minima		Ibrido	Termico	Termico	Modalità ibrida prevalentemente termica ⁽³⁾

(1) Ad esempio: posizione sportiva, economica, urbana, extraurbana ecc.

(2) Modalità ibrida prevalentemente elettrica: la modalità ibrida per la quale è dimostrato il consumo di elettricità più elevato tra tutte le modalità ibride selezionabili, nella prova eseguita conformemente al regolamento UNECE n. 101, allegato 10, punto 4, condizione A, da determinare in base alle informazioni fornite dal costruttore e d'intesa con il servizio tecnico.

(3) Modalità ibrida prevalentemente termica: la modalità ibrida per la quale è dimostrato il consumo di carburante più elevato tra tutte le modalità ibride selezionabili, nella prova eseguita conformemente al regolamento UNECE n. 101, allegato 10, punto 4, condizione B, da determinare in base alle informazioni fornite dal costruttore e d'intesa con il servizio tecnico.»

2) l'allegato V è così modificato:

a) l'appendice 2 è così modificata:

i) al punto 1.1. è aggiunta la seguente frase:

«Ai fini dell'ottemperanza alle prescrizioni relative alla prova delle emissioni per evaporazione di cui al regolamento (UE) n. 168/2013, devono essere sottoposti a prova solo i veicoli L delle (sotto)categorie L3e, L4e, L5e-A, L6e-A e L7e-A.»;

ii) al punto 4.4., «301,2 ± 2 K (28 ± 5 °C)» è sostituito da «301,2 ± 5 K (28 ± 5 °C)»;

b) l'appendice 3 è così modificata:

i) al punto 4.4.1., la prima frase è sostituita dalla seguente:

«Il sistema di riscaldamento del serbatoio del carburante deve essere costituito da almeno due diverse fonti di calore con due termoregolatori.»;

ii) al punto 4.7.2., «appendice 1» è sostituito da «appendice 4»;

iii) il punto 5.2.3. è sostituito dal seguente:

«5.2.3. Il veicolo rimane nella zona di prova per il periodo minimo di cui alla tabella Ap3-1.

Tabella Ap3-1

Prova SHED — periodi di sosta minimo e massimo

Cilindrata	Minimo (ore)	Massimo (ore)
< 170 cm ³	6	36
170 cm ³ ≤ cilindrata < 280 cm ³	8	36
≥ 280 cm ³	12	36»;

iv) i punti 5.3.1.5. e 5.3.1.6. sono sostituiti dai seguenti:

«5.3.1.5. Il carburante e i vapori possono essere riscaldati artificialmente fino alle temperature iniziali rispettive di 288,7 K (15,5 °C) e 294,2 K (21,0 °C) ± 1 K. Si può usare una temperatura iniziale dei vapori fino a 5 °C al di sopra di 21,0 °C. A tale fine, i vapori non devono essere riscaldati all'inizio della prova diurna. Dopo che la temperatura del carburante è stata portata a 5,5 °C al di sotto della temperatura dei vapori servendosi della funzione T_r, occorre utilizzare la parte restante del profilo di riscaldamento dei vapori.

5.3.1.6. Non appena la temperatura del carburante raggiunge i 14,0 °C:

- 1) apporre il tappo (o i tappi) del serbatoio del carburante;
- 2) spegnere le ventole di depurazione, se non sono già state disattivate;
- 3) chiudere e sigillare le porte del locale.

Non appena la temperatura del carburante raggiunge i 15,5 °C ± 1 °C, la procedura di prova deve proseguire come indicato qui di seguito:

- a) misurare la concentrazione di idrocarburi, la pressione barometrica e la temperatura per ottenere i valori iniziali di C_{Hc}, i, p_i e T_i per la prova di riscaldamento del serbatoio;
- b) iniziare un riscaldamento lineare di 13,8 °C o 20 °C ± 0,5 °C nell'arco di 60 ± 2 minuti. La temperatura del carburante e dei vapori di carburante durante la fase di riscaldamento deve corrispondere alla funzione che segue con un'approssimazione di ± 1,7 °C o alla funzione più vicina possibile, come descritto al punto 4.4.:

Per i serbatoi del carburante di tipo esposto:

Equazioni B.3.3-1

$$T_f = 0,3333 \cdot t + 15,5 \text{ °C}$$

$$T_v = 0,3333 \cdot t + 21,0 \text{ °C}$$

Per i serbatoi del carburante di tipo non esposto:

Equazioni B.3.3-2

$$T_f = 0,2222 \cdot t + 15,5 \text{ °C}$$

$$T_v = 0,2222 \cdot t + 21,0 \text{ °C}$$

dove:

T_f = temperatura del carburante richiesta (°C);

T_v = temperatura dei vapori richiesta (°C);

t = tempo in minuti intercorso dall'inizio del riscaldamento del serbatoio.»;

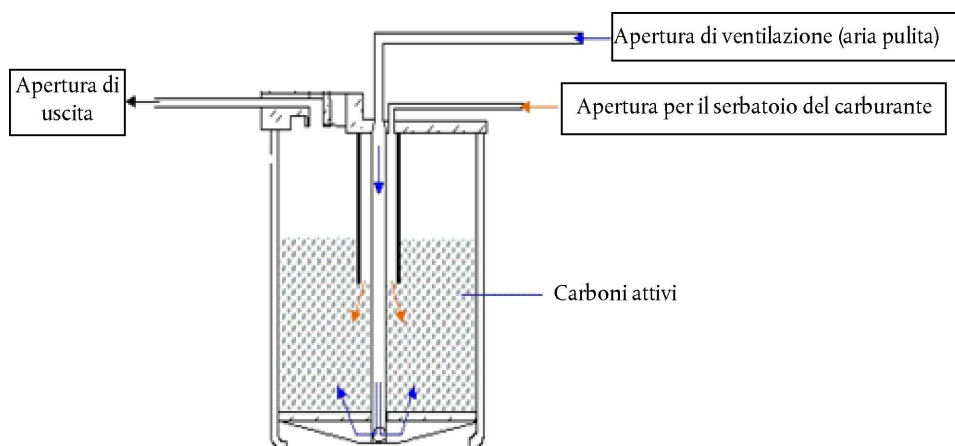
c) l'appendice 3.2. è così modificata:

i) il punto 2. è sostituito dal seguente:

«2. Invecchiamento del filtro ai carboni attivi

Figura Ap3.2-1

Aperture e diagramma di flusso dei gas nel filtro ai carboni attivi



Un filtro ai carboni attivi rappresentativo della famiglia di propulsione del veicolo di cui all'allegato XI deve essere selezionato come filtro di prova e contrassegnato d'accordo con l'autorità di omologazione e con il servizio tecnico.»;

ii) il punto 3.1. è sostituito dal seguente:

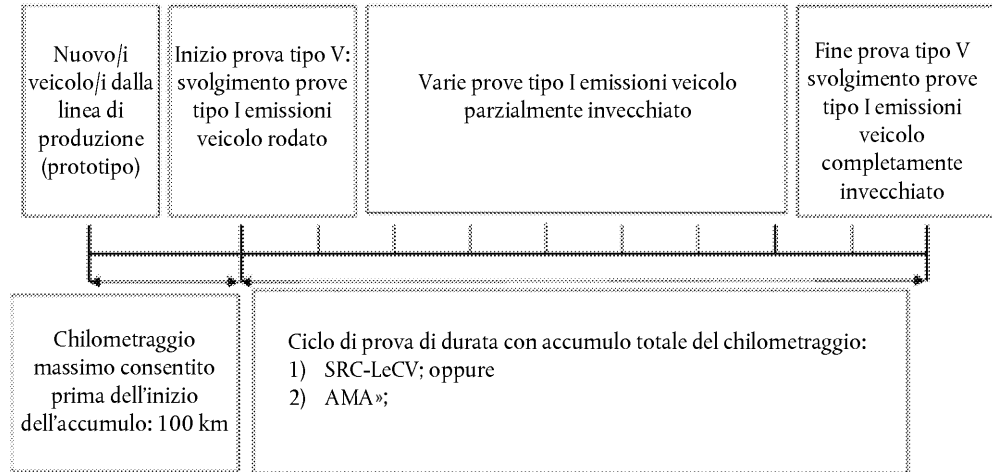
«3.1. Durante la prova di durata devono essere azionate le valvole di controllo, i cavi e i giunti, se del caso. La prova di durata deve essere rappresentativa delle condizioni di funzionamento di tali parti durante la vita utile del veicolo, se usate normalmente e sottoposte a manutenzione in conformità alle raccomandazioni del costruttore. La distanza accumulata e le condizioni di funzionamento della prova di durata di tipo V possono essere considerate rappresentative della vita utile del veicolo.»;

3) l'allegato VI è così modificato:

a) il punto 3.1.2. è sostituito dal seguente:

«3.1.2. Le prove multiple di tipo I per le emissioni devono svolgersi durante la fase di accumulo della distanza totale. La frequenza e il numero delle procedure di prova di tipo I sono a scelta del costruttore, purché soddisfino il servizio tecnico e l'autorità di omologazione. I risultati della prova di tipo I per le emissioni devono fornire sufficiente rilevanza statistica per individuare l'andamento del deterioramento, che deve essere rappresentativo del tipo di veicolo così come viene immesso sul mercato, sotto il profilo delle prestazioni ambientali (cfr. figura 5-1).

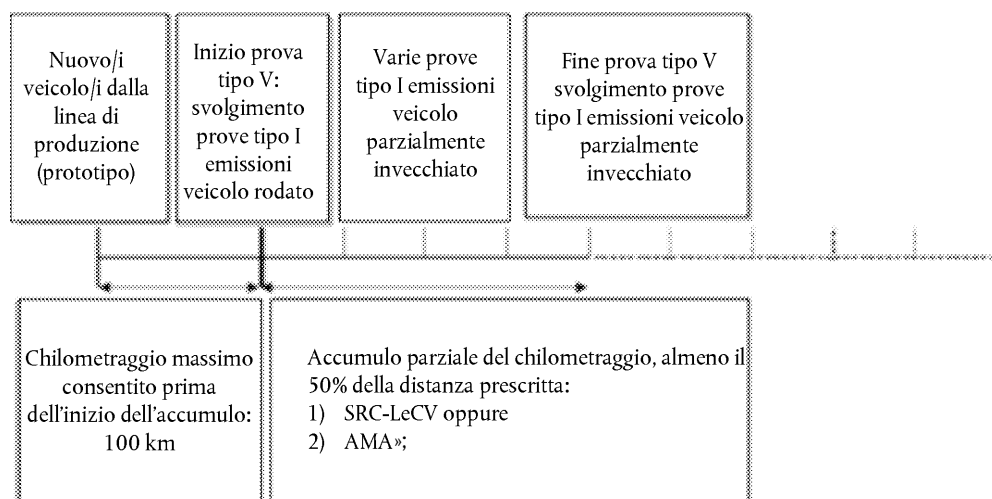
Figura 5-1

Prova di tipo V — procedura di prova della durata con accumulo della distanza totale

b) il punto 3.2.2. è sostituito dal seguente:

«3.2.2. Le prove multiple di tipo I per le emissioni devono svolgersi durante la fase di accumulo della distanza parziale. La frequenza e il numero delle procedure di prova di tipo I sono a scelta del costruttore. I risultati della prova di tipo I per le emissioni devono fornire sufficiente rilevanza statistica per individuare l'andamento del deterioramento, che deve essere rappresentativo del tipo di veicolo così come viene immesso sul mercato, sotto il profilo delle prestazioni ambientali (cfr. figura 5-2).

Figura 5-2

Prova di tipo V — procedura accelerata di prova della durata con accumulo della distanza parziale

c) l'appendice 1 è così modificata:

i) il punto 2.6. è sostituito dal seguente:

«2.6. Classificazione dei veicoli per la prova di tipo V

2.6.1. Ai fini dell'accumulo della distanza per la prova SRC-LeCV, i veicoli della categoria L devono essere raggruppati conformemente alla tabella Ap1-1.

Tabella Ap1-1

Gruppi di veicoli della categoria L per la prova SRC-LeCV

Ciclo	Classe WMTC	1) Velocità massima di progetto del veicolo (km/h)	2) Potenza massima netta o nominale continua (kW)
1	1	$v_{\max} \leq 50 \text{ km/h}$	$\leq 6 \text{ kW}$
2		$50 \text{ km/h} < v_{\max} < 100 \text{ km/h}$	$< 14 \text{ kW}$
3	2	$100 \text{ km/h} \leq v_{\max} < 130 \text{ km/h}$	$\geq 14 \text{ kW}$
4	3	$130 \text{ km/h} \leq v_{\max}$	—

dove:

V_d = cilindrata del motore in cm^3 ;

v_{\max} = velocità massima di progetto del veicolo in km/h.

2.6.2. I criteri di classificazione dei veicoli della tabella Ap1-1 vanno applicati attenendosi alla seguente gerarchia:

- 1) velocità massima di progetto del veicolo (km/h);
- 2) potenza massima netta o nominale continua (kW).

2.6.3. Se

- a) la capacità di accelerazione del veicolo della categoria L non è sufficiente ad eseguire le fasi di accelerazione entro le distanze prescritte; oppure
- b) la velocità massima del veicolo prescritta per i singoli cicli non può essere raggiunta a causa di un'insufficiente potenza di propulsione; oppure
- c) la velocità massima di progetto del veicolo è limitata ad una velocità inferiore a quella prescritta per la prova SRC-LeCV,

allora il veicolo deve essere condotto con il dispositivo di accelerazione completamente aperto fino al raggiungimento della velocità prescritta per il ciclo di prova o della velocità massima di progetto limitata del veicolo. Quindi si deve eseguire il ciclo di prova quale prescritto per la categoria nella quale rientra il veicolo. Gli scostamenti importanti o frequenti rispetto alla fascia di tolleranza della velocità prescritta per il veicolo e la relativa giustificazione devono essere comunicati all'autorità di omologazione ed acclusi al verbale della prova di tipo V.»;

ii) il punto 2.7.3.4. è sostituito dal seguente:

«2.7.3.4. Decelerazione per inerzia: rilascio completo dell'acceleratore, frizione innestata e marcia inserita, comando a pedale/manuale non attivato, nessuna azione di frenata. Se la velocità da raggiungere è pari a 0 km/h (motore al minimo) e la velocità effettiva del veicolo è ≤ 5 km/h, è consentito disinnestare la frizione, inserire la folle e usare i freni per evitare che il motore si spenga e che il veicolo si fermi del tutto. Non è consentito innestare la marcia superiore durante una decelerazione per inerzia. Il conducente può scalare la marcia per aumentare l'effetto frenante del motore. Durante i cambi di marcia, occorre prestare la massima attenzione per garantire che questi cambi siano effettuati prontamente, con la folle inserita e un uso anche parziale della frizione per un tempo minimo (< 2 secondi). In caso di assoluta necessità, il costruttore del veicolo può chiedere di prolungare questo tempo con il consenso dell'autorità di omologazione.»;

4) l'allegato VII è così modificato:

a) il titolo è sostituito dal seguente:

«Prescrizioni per la prova di tipo VII relativa all'efficienza energetica: emissioni di CO₂, consumo di carburante, consumo di energia elettrica e autonomia elettrica»;

b) i punti 1.4.3.1. e 1.4.3.2. dell'appendice 1 sono sostituiti dai seguenti:

«1.4.3.1. per i veicoli con motore ad accensione comandata alimentati a benzina (E5):

Equazione Ap1-1:

$$FC = (0,118/D) \cdot [(0,848 \cdot HC) + (0,429 \cdot CO) + (0,273 \cdot CO_2)];$$

con le emissioni dallo scarico di HC, CO e CO₂ indicate in g/km.

1.4.3.2. per i veicoli con motore ad accensione comandata alimentati a GPL:

Equazione Ap1-2:

$$FC_{\text{norm}} = (0,1212/0,538) \cdot [(0,825 \cdot HC) + (0,429 \cdot CO) + (0,273 \cdot CO_2)]$$

con le emissioni dallo scarico di HC, CO e CO₂ indicate in g/km.

Se la composizione del carburante utilizzato per la prova è diversa da quella assunta per il calcolo del consumo normalizzato, su richiesta del costruttore può essere applicato un fattore di correzione (cf) nel modo seguente:

Equazione Ap1-3:

$$FC_{\text{norm}} = (0,1212/0,538) \cdot (cf) \cdot [(0,825 \cdot HC) + (0,429 \cdot CO) + (0,273 \cdot CO_2)]$$

con le emissioni dallo scarico di HC, CO e CO₂ indicate in g/km.

Il fattore di correzione si calcola come segue:

Equazione Ap1-4:

$$cf = 0,825 + 0,0693 \cdot n_{\text{actual}};$$

dove:

n_{actual} = rapporto H/C effettivo del carburante utilizzato»;

c) l'appendice 3 è così modificata:

i) il punto 3.4.1. è sostituito dal seguente:

«3.4.1. I valori relativi al CO₂ devono risultare dai seguenti calcoli:

Equazione Ap3-5:

$$M_1 = m_1/D_{\text{test1}} \text{ (g/km) e}$$

Equazione Ap3-6:

$$M_2 = m_2/D_{\text{test}2} \text{ (g/km)}$$

dove

$D_{\text{test}1}$ e $D_{\text{test}2}$ = distanze effettivamente percorse nelle prove eseguite rispettivamente nella condizione A (punto 3.2.) e B (punto 3.3.), e

m_1 e m_2 = risultati della prova secondo quanto indicato rispettivamente ai punti 3.2.3.5. e 3.3.2.5.»;

ii) il punto 4.4.1. è sostituito dal seguente:

«I valori relativi al CO₂ devono risultare dai seguenti calcoli:

Equazione Ap3-20:

$$M_1 = m_1/D_{\text{test}1} \text{ (g/km) e}$$

Equazione Ap3-21:

$$M_2 = m_2/D_{\text{test}2} \text{ (g/km)}$$

dove:

$D_{\text{test}1}$ e $D_{\text{test}2}$ = distanze effettivamente percorse nelle prove eseguite rispettivamente nella condizione A (punto 4.2.) e B (punto 4.3.), e

m_1 e m_2 = risultati della prova secondo quanto indicato rispettivamente ai punti 4.2.4.5. e 4.3.2.5.»;

d) il punto 1. dell'appendice 3.3. è sostituito dal seguente:

«1. Misurazione dell'autonomia elettrica

1.1. Il seguente metodo di prova descritto al punto 4 deve essere usato per misurare l'autonomia elettrica, espressa in km, di veicoli con solo motopropulsore elettrico, oppure l'autonomia elettrica e OVC di veicoli con motopropulsore ibrido elettrico a ricarica esterna (HEV OVC), secondo le definizioni dell'appendice 3.

1.2. I veicoli della categoria L1e i cicli a pedali di cui al regolamento (UE) n. 168/2013, allegato I, e al regolamento (UE) n. 3/2014, allegato XIX, punto 1.1.2., devono essere esentati dalla prova dell'autonomia elettrica.»;

5) l'allegato IX è così modificato:

a) sono inseriti i seguenti punti da 2.3. a 2.4.3.:

«2.3. Sistema multimodale di riduzione del rumore

2.3.1. I veicoli della categoria L dotati di silenziatore multimodale regolabile dell'impianto di scarico, a comando manuale o elettronico, devono essere sottoposti a prova in tutte le modalità.

2.3.2. Per i veicoli dotati di un sistema di riduzione del rumore di cui al punto 2.9.1., il livello di pressione acustica registrato deve essere quello della modalità con il livello di pressione acustica più elevato.

2.4. Prescrizioni relative alle misure contro la manomissione e ai silenziatori multimodali dell'impianto di scarico regolabili manualmente o elettronicamente

2.4.1. Tutti i dispositivi di scarico o i silenziatori devono essere fabbricati in modo da non permettere la facile rimozione di deflettori, coni di uscita e altre parti che funzionano principalmente come parti delle camere di insonorizzazione/espansione. Se l'incorporazione di una parte siffatta è inevitabile, le sue modalità di fissaggio devono essere tali da non facilitarne la rimozione (ad esempio, con dispositivi di fissaggio filettati convenzionali); essa dovrà anche essere applicata in modo che la sua rimozione provochi al silenziatore danni permanenti/irreparabili.

2.4.2. I silenziatori multimodali regolabili dell'impianto di scarico, a comando manuale o elettronico, devono soddisfare tutte le prescrizioni in tutte le modalità di funzionamento. I livelli di rumore registrati in sede di omologazione devono essere quelli della modalità con il più alto livello di rumorosità.

2.4.3. Il costruttore non deve intenzionalmente adattare, modificare o introdurre dispositivi o procedure che in condizioni tipiche di funzionamento su strada non entrano in funzione al solo scopo di soddisfare le prescrizioni relative al rumore per ottenere l'omologazione.»;

b) il punto 2.4.1.1. dell'appendice 3 è sostituito dal seguente:

«2.4.1.1. Il materiale assorbente fibroso non deve contenere amianto e può essere utilizzato nella realizzazione del silenziatore soltanto se mantenuto saldamente al proprio posto per l'intera durata d'impiego del silenziatore e se sono rispettate le prescrizioni di uno dei punti 2.4.1.2., 2.4.1.3. o 2.4.1.4.»;

6) l'allegato X è così modificato:

a) l'appendice 2.1. è così modificata:

i) il punto 2.1.2. è sostituito dal seguente:

«2.1.2.

Tabella Ap2.1-1

Dispositivi ausiliari da montare durante la prova delle prestazioni dell'unità di propulsione al fine di determinare la coppia e la potenza netta del motore

N.	Dispositivi ausiliari	Montati per la prova della coppia e della potenza netta
1	Sistema di aspirazione dell'aria — Collettore di aspirazione — Filtro dell'aria — Silenziatore di aspirazione — Sistema di controllo delle emissioni dal basamento — Dispositivo di controllo elettrico, se in dotazione	Se di serie: sì
2	Sistema di scarico — Collettore — Tubi (1) — Silenziatore (1) — Tubo di scarico (1) — Dispositivo di controllo elettrico, se in dotazione	Se di serie: sì
3	Carburatore	Se di serie: sì
4	Sistema di iniezione del carburante — Prefiltro — Filtro — Pompa di alimentazione del carburante e pompa di alta pressione, se del caso — Pompa ad aria compressa nel caso di iniezione diretta «air-assisted» — Tubi — Iniettore — Valvola di aspirazione dell'aria (2), se in dotazione — Regolatore di pressione/di flusso del carburante, se in dotazione	Se di serie: sì

N.	Dispositivi ausiliari	Montati per la prova della coppia e della potenza netta
5	Regolatori del regime massimo/della potenza	Se di serie: sì
6	Impianto di raffreddamento a liquido — Radiatore — Ventola ⁽³⁾ — Pompa dell'acqua — Termostato ⁽⁴⁾	Se di serie: sì ⁽⁵⁾
7	Raffreddamento ad aria — Convogliatore — Soffiante ⁽³⁾ — Dispositivo/i di regolazione della temperatura di raffreddamento — Soffiante ausiliaria del banco	Se di serie: sì
8	Impianto elettrico	Se di serie: sì ⁽⁶⁾
9	Dispositivi di controllo dell'inquinamento ⁽⁷⁾	Se di serie: sì
9	Sistema di lubrificazione — Dosatore dell'olio	Se di serie: sì

- (1) Se risulta difficile utilizzare il sistema di scarico standard, d'intesa con il costruttore è possibile montare per la prova un sistema di scarico che provochi un calo di pressione equivalente. Quando il motore funziona nel laboratorio di prova, il sistema di evacuazione dei gas di scarico non deve provocare, nel punto del condotto di evacuazione in cui è collegato al sistema di scarico del veicolo, una pressione che differisca da quella atmosferica di oltre ± 740 Pa (7,40 mbar), a meno che il costruttore non abbia accettato prima della prova una contropressione più elevata.
- (2) La valvola di aspirazione dell'aria deve essere quella che controlla il regolatore pneumatico della pompa di iniezione.
- (3) Qualora la ventola o la soffiante siano disinseribili, indicare anzitutto la potenza netta del motore a ventola (o soffiante) disinserita e poi la potenza netta del motore a ventola (o soffiante) inserita. Qualora la ventola fissa, a comando elettrico o meccanico, non possa essere montata sul banco di prova, la potenza assorbita da detta ventola deve essere determinata ai medesimi regimi usati per la misurazione della potenza del motore. Questa potenza va detratta dalla potenza corretta per ottenere la potenza netta.
- (4) Il termostato può essere bloccato in posizione di massima apertura.
- (5) Il radiatore, la ventola, la presa d'aria della ventola, la pompa dell'acqua e il termostato devono essere per quanto possibile disposti sul banco di prova nella stessa posizione relativa che occupano nel veicolo. Se la posizione del radiatore, della ventola, della presa d'aria della ventola, della pompa dell'acqua o del termostato sul banco di prova differisce da quella occupata nel veicolo, la posizione sul banco di prova va descritta ed annotata nel verbale di prova. Il liquido di raffreddamento deve essere fatto circolare esclusivamente dalla pompa dell'acqua del motore. Il raffreddamento del liquido può avvenire attraverso il radiatore del motore oppure attraverso un circuito esterno, a condizione che i cali di pressione di questo circuito restino più o meno pari a quelli del sistema di raffreddamento del motore. L'eventuale tendina del radiatore deve restare aperta.
- (6) Erogazione minima della dinamo: la dinamo fornisce la corrente strettamente necessaria per alimentare i dispositivi ausiliari indispensabili al funzionamento del motore. La batteria non deve essere caricata durante la prova.
- (7) Le disposizioni antinquinamento possono comprendere, ad esempio, i sistemi di ricircolo dei gas di scarico (EGR), i convertitori catalitici, i reattori termici, gli alimentatori secondari d'aria e i sistemi di protezione dall'evaporazione del carburante.»;

ii) il punto 3.4. è sostituito dal seguente:

«3.4. Determinazione del fattore di correzione per il rendimento meccanico della trasmissione α_2

Laddove:

— il punto di misurazione si trovi all'uscita dell'albero motore, detto fattore di correzione è pari a 1;

- il punto di misurazione non si trovi all'uscita dell'albero motore, detto fattore si calcola applicando la formula:

Equazione Ap2.1-3:

$$\alpha_2 = \frac{1}{n_t}$$

dove n_t è il rendimento della trasmissione situata tra l'albero motore e il punto di misurazione.

Questo rendimento della trasmissione n_t è determinato dal prodotto (moltiplicazione) del rendimento n_j di ciascuno degli organi che costituiscono la trasmissione:

Equazione Ap2.1-4:

$$n_t = n_1 \cdot n_2 \cdot \dots \cdot n_j;$$

b) l'appendice 4 è così modificata:

i) il punto 3.3. è sostituito dal seguente:

«3.3. Procedura di prova per misurare la distanza di disattivazione

Una volta interrotta la pedalata, l'assistenza del motore deve disattivarsi entro una distanza di guida ≤ 3 m. La velocità del veicolo di prova è pari al 90 % della velocità massima con assistenza del motore. Le misurazioni vanno effettuate in conformità alla norma EN 15194:2009. Nel caso dei veicoli che ne sono dotati, il modulatore di assistenza non deve essere attivato durante la prova.»;

ii) i punti da 3.3.1. a 3.3.5.10. sono soppressi;

iii) i punti da 3.4. a 3.4.3. sono sostituiti dai seguenti:

«3.4. Procedura di prova per misurare il fattore di assistenza massima

3.4.1. La temperatura ambiente deve essere compresa tra 278,2 K e 318,2 K.

3.4.2. Il veicolo di prova deve essere alimentato dalla propria batteria di propulsione. Per questa procedura di prova occorre impiegare la batteria di propulsione con la capacità più elevata.

3.4.3. La batteria deve essere caricata completamente con il caricabatterie indicato dal costruttore del veicolo.»;

iv) sono inseriti i seguenti punti da 3.4.4 a 3.4.9.:

«3.4.4. Un motore del banco di prova deve essere collegato all'albero o all'asse dell'albero del veicolo di prova. Questo motore dell'albero al banco di prova deve simulare il comportamento di guida del ciclista e deve essere in grado di gestire regimi di rotazione e coppie variabili. Deve raggiungere una frequenza di rotazione di 90 giri/min e una coppia nominale continua massima di 50 Nm.

3.4.5. Un freno o un motore che simuli le perdite e l'inerzia del veicolo deve essere collegato a un tamburo sotto la ruota posteriore del veicolo di prova.

3.4.6. Per i veicoli dotati di un motore che aziona la ruota anteriore, un ulteriore freno o motore deve essere collegato a un tamburo sotto la ruota anteriore, per simulare le perdite e l'inerzia del veicolo.

3.4.7. Se è di tipo variabile, il livello di assistenza del veicolo deve essere impostato sul livello massimo.

3.4.8. Devono essere sottoposti a prova i seguenti punti di funzionamento:

Tabella Ap4-1

punti di funzionamento ai fini della prova del fattore di assistenza massima.

Punto di funzionamento	Potenza di ingresso simulata del ciclista ($\pm 10\%$) in (W)	Velocità obiettivo del veicolo ⁽¹⁾ ($\pm 10\%$) in (km/h)	Frequenza desiderata della pedalata ⁽²⁾ in (giri/min)
A	80	20	60
B	120	35	70
C	160	40	80

⁽¹⁾ Se non è possibile raggiungere la velocità obiettivo del veicolo, la misurazione deve essere effettuata alla massima velocità raggiunta dal veicolo.

⁽²⁾ Selezionare la marcia più vicina alla frequenza richiesta per il punto di funzionamento.

3.4.9. Il fattore di assistenza massima deve essere calcolato secondo la seguente formula:

Equazione Ap4-1:

$$\text{Fattore di assistenza} = \frac{\text{potenza meccanica del motore del veicolo in prova}}{\text{potenza di ingresso simulata del ciclista}}$$

dove:

la potenza meccanica del motore del veicolo di prova deve essere ricavata dalla somma della potenza del servomotore del freno meccanico, cui si sottrae la potenza meccanica di ingresso del motore dell'albero al banco di prova (in W).»;

v) i punti da 3.5. a 3.5.9. sono soppressi;

7) l'allegato XI è così modificato:

a) il punto 3.1. è sostituito dal seguente:

«3.1. Prove di tipo I, II, V, VII e VIII («X» nella tabella 11-1 significa «pertinente»)

Tabella 11-1

Criteri di classificazione della famiglia di propulsione in relazione alle prove di tipo I, II, V, VII e VIII

#	Descrizione dei criteri di classificazione	Prova di tipo I	Prova di tipo II	Prova di tipo V	Prova di tipo VII	Prova di tipo VIII ⁽¹⁾	
						Fase I	Fase II
1.	Veicolo						
1.1.	categoria	X	X	X	X	X	X
1.2.	sottocategoria	X	X	X	X	X	X

#	Descrizione dei criteri di classificazione	Prova di tipo I	Prova di tipo II	Prova di tipo V	Prova di tipo VII	Prova di tipo VIII (1)	
						Fase I	Fase II
1.3.	inerzia di una variante o versione di un veicolo all'interno di due classi di inerzia al di sopra o al di sotto della classe di inerzia nominale	X		X	X	X	X
1.4.	rapporti totali di trasmissione ($\pm 8\%$)	X		X	X	X	X
2.	Caratteristiche della famiglia di propulsione						
2.1.	numero di motori a combustione o elettrici	X	X	X	X	X	X
2.2.	modalità ibride di funzionamento (parallela/sequenziale/altre)	X	X	X	X	X	X
2.3.	numero di cilindri del motore a combustione	X	X	X	X	X	X
2.4.	cilindrata ($\pm 2\%$) (2) del motore a combustione	X	X	X	X	X	X
2.5.	numero e comando delle valvole del motore a combustione (fasatura o alzata variabile dell'albero a camme)	X	X	X	X	X	X
2.6.	monocarburante/bi-fuel/policarburante a H ₂ /GN/multifuel	X	X	X	X	X	X
2.7.	sistema di alimentazione (carburatore/luce di lavaggio/iniezione indiretta/iniezione diretta/common rail/sistema iniettore-pompa/altro)	X	X	X	X	X	X
2.8.	sistema di stoccaggio del carburante (3)					X	X
2.9.	tipo di sistema di raffreddamento del motore a combustione	X	X	X	X	X	X
2.10.	ciclo di combustione (AC/AS/a due tempi/a quattro tempi/altri)	X	X	X	X	X	X
2.11.	sistema di aspirazione dell'aria [aspirazione naturale/sovralimentazione (turbocompressore/compressore volumetrico)/refrigeratore intermedio (intercooler)/limitatore della pressione di sovralimentazione] e controllo dell'aspirazione dell'aria (comando meccanico/elettronico della valvola a farfalla/nessun comando)	X	X	X	X	X	X
3.	Caratteristiche del sistema di controllo dell'inquinamento						
3.1.	scarico del motore (non) dotato di convertitore/i catalitico/i	X	X	X	X		X
3.2.	tipo di convertitore/i catalitico/i	X	X	X	X		X
3.2.1.	numero ed elementi dei convertitori catalitici	X	X	X	X		X
3.2.2.	dimensioni dei convertitori catalitici (volume di monolito/i $\pm 15\%$)	X	X	X	X		X

#	Descrizione dei criteri di classificazione	Prova di tipo I	Prova di tipo II	Prova di tipo V	Prova di tipo VII	Prova di tipo VIII (1)	
						Fase I	Fase II
3.2.3.	principio di funzionamento dell'attività catalitica (ossidazione, trivalente, riscaldamento, SCR, altro)	X	X	X	X		X
3.2.4.	contenuto di metallo nobile (identico o superiore)	X	X	X	X		X
3.2.5.	percentuale di metallo nobile ($\pm 15\%$)	X	X	X	X		X
3.2.6.	substrato (struttura e materiale)	X	X	X	X		X
3.2.7.	densità delle celle	X	X	X	X		X
3.2.8.	tipo di alloggiamento del/i convertitore/i catalitico/i	X	X	X	X		X
3.3.	scarico del motore (non) dotato di filtro antiparticolato (PF)	X	X	X	X		X
3.3.1.	tipi di PF	X	X	X	X		X
3.3.2.	numero ed elementi del PF	X	X	X	X		X
3.3.3.	dimensioni del PF (volume dell'elemento filtrante $\pm 10\%$)	X	X	X	X		X
3.3.4.	principio di funzionamento del PF (a flusso parziale/a flusso su parete/altro)	X	X	X	X		X
3.3.5.	superficie attiva del PF	X	X	X	X		X
3.4.	propulsione (non) dotata di sistema di rigenerazione periodica	X	X	X	X		X
3.4.1.	tipo di sistema di rigenerazione periodica	X	X	X	X		X
3.4.2.	principio di funzionamento del sistema di rigenerazione periodica	X	X	X	X		X
3.5.	propulsione (non) dotata di sistema di riduzione catalitica selettiva (SCR)	X	X	X	X		X
3.5.1.	tipo di sistema SCR	X	X	X	X		X
3.5.2.	principio di funzionamento del sistema di rigenerazione periodica	X	X	X	X		X
3.6.	propulsione (non) dotata di filtro/assorbitore di NO _x con funzionamento in magro	X	X	X	X		X
3.6.1.	tipo di filtro/assorbitore di NO _x	X	X	X	X		X
3.6.2.	principio di funzionamento del filtro/dell'assorbitore di NO _x	X	X	X	X		X

#	Descrizione dei criteri di classificazione	Prova di tipo I	Prova di tipo II	Prova di tipo V	Prova di tipo VII	Prova di tipo VIII ⁽¹⁾	
						Fase I	Fase II
3.7.	propulsione (non) dotata di dispositivo di avviamento a freddo o di uno o più dispositivi ausiliari di avviamento	X	X	X	X		X
3.7.1.	tipo di dispositivo di avviamento a freddo o di dispositivo ausiliario di avviamento	X	X	X	X		X
3.7.2.	principio di funzionamento del dispositivo o dei dispositivi di avviamento a freddo o ausiliari	X	X	X	X	X	X
3.7.3.	tempo di attivazione del dispositivo o dei dispositivi di avviamento a freddo o ausiliari e/o del ciclo di funzionamento (attivato solo per un periodo di tempo limitato dopo l'avviamento a freddo/il funzionamento continuo)	X	X	X	X	X	X
3.8.	propulsione (non) dotata di sonda Lambda per il controllo del carburante	X	X	X	X	X	X
3.8.1.	tipi di sonde Lambda	X	X	X	X	X	X
3.8.2.	principio di funzionamento della sonda Lambda (binaria/ad ampio spettro/altro)	X	X	X	X	X	X
3.8.3.	interazione della sonda Lambda con un sistema di alimentazione a circuito chiuso (stechiometria/fase magra o grassa)	X	X	X	X	X	X
3.9.	propulsione (non) dotata di sistema di ricircolo dei gas di scarico (EGR)	X	X	X	X		X
3.9.1.	tipi di sistemi EGR	X	X	X	X		X
3.9.2.	principio di funzionamento del sistema EGR (interno/esterno)	X	X	X	X		X
3.9.3.	massimo tasso di EGR ($\pm 5\%$)	X	X	X	X		X

Note esplicative:

(¹) Gli stessi criteri di famiglia si applicano anche ai sistemi diagnostici funzionali di bordo di cui all'allegato XII del regolamento (UE) n. 44/2014.

(²) Valore massimo accettabile per la prova di tipo VIII: 30 %.

(³) Solo per i veicoli muniti di sistema di stoccaggio del carburante gassoso.»

b) al punto 3.2., il titolo della tabella 11-2 è sostituito dal seguente:

«Tabella 11-2

Criteri di classificazione della famiglia di propulsione in relazione alle prove di tipo III e IV».

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2016/1825 DELLA COMMISSIONE**del 6 settembre 2016****che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 901/2014 in relazione alle prescrizioni amministrative per l'omologazione e la vigilanza del mercato dei veicoli a due o tre ruote e dei quadricicli****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 27, paragrafo 4, l'articolo 29, paragrafo 4, l'articolo 30, paragrafi 2 e 3, l'articolo 32, paragrafo 1, l'articolo 38, paragrafo 2, l'articolo 39, paragrafo 3, l'articolo 40, paragrafo 4, e l'articolo 72,

considerando quanto segue:

- (1) Per poter omologare i serbatoi di carburante come entità tecniche indipendenti, occorre inserire una scheda informativa specifica con i relativi dati quale nuova appendice dell'allegato I del regolamento di esecuzione (UE) n. 901/2014 della Commissione ⁽²⁾.
- (2) Per ridurre gli oneri amministrativi a carico dei fabbricanti, in particolare riguardo ai veicoli appartenenti alle categorie L6e e L7e, è opportuno consentire omologazioni aggiuntive di sistemi.
- (3) Per far sì che siano comunicate tutte le informazioni pertinenti nel caso dei veicoli muniti di trasmissione a variazione continua, occorre modificare la tabella che riporta i dati relativi ai rapporti di trasmissione da inserire nella scheda informativa.
- (4) Per stabilire un nesso chiaro tra le due configurazioni di veicoli in grado di convertire il loro livello di prestazioni dalla sottocategoria (L3e/L4e)-A2 alla sottocategoria (L3e/L4e)-A3 e viceversa, e per agevolare l'accesso a tali informazioni da parte dei proprietari dei veicoli, è opportuno aggiungere una voce relativa al numero di omologazione UE della configurazione originale al modello di cui all'allegato I, appendice 24, del regolamento di esecuzione (UE) n. 901/2014, e al modello del certificato di conformità di cui all'allegato IV di tale regolamento di esecuzione.
- (5) Per poter fornire ulteriori informazioni all'apparire di nuove tecnologie e di nuove concezioni, dev'essere possibile inserire dati aggiuntivi nei modelli dei certificati di omologazione di sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti.
- (6) Per motivi di chiarezza e di coerenza, occorre modificare o cancellare alcune note esplicative.
- (7) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento di esecuzione (UE) n. 901/2014.
- (8) Affinché fabbricanti ed autorità nazionali dispongano di più tempo per applicare tempestivamente le modifiche di cui al presente regolamento, è opportuno che il presente regolamento entri in vigore con urgenza, soprattutto se si considera che il regolamento (UE) n. 168/2013 è entrato in vigore il 1° gennaio 2016 e che le relative prescrizioni amministrative diventeranno obbligatorie per tutti i veicoli nuovi immatricolati o immessi sul mercato a partire dal 1° gennaio 2018.
- (9) Si dovrebbe rinviare l'applicabilità delle modifiche apportate ai modelli dei certificati di conformità al 1° settembre 2017, per dare a fabbricanti ed autorità nazionali il tempo necessario ad adeguare alle suddette modifiche le rispettive disposizioni amministrative riguardanti l'immatricolazione dei veicoli, in particolare per gli aspetti relativi ai sistemi informatici.
- (10) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato di cui all'articolo 73, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 168/2013,

⁽¹⁾ GUL 60 del 2.3.2013, pag. 52.

⁽²⁾ Regolamento di esecuzione (UE) n. 901/2014 della Commissione, del 18 luglio 2014, che applica il regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio in relazione alle prescrizioni amministrative per l'omologazione e la vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli (GUL 249 del 22.8.2014, pag. 1).

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Gli allegati I e da IV a VIII del regolamento di esecuzione (UE) n. 901/2014 sono modificati in conformità all'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

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

Il punto 2 dell'allegato si applica a decorrere dal 1° settembre 2017.

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

Fatto a Bruxelles, il 6 settembre 2016

Per la Commissione
Il presidente
Jean-Claude JUNCKER

ALLEGATO

Il regolamento di esecuzione (UE) n. 901/2014 è così modificato:

1) l'allegato I è così modificato:

a) nell'elenco delle appendici sono inserite le seguenti righe, rispettando il loro ordine numerico:

«5 bis	Modello di scheda informativa relativa all'omologazione UE di un tipo di (o di un tipo di veicolo con riferimento a un) sistema di controllo della coppia massima e della potenza massima netta di un'unità di propulsione	
8bis	Modello di scheda informativa relativa all'omologazione UE di un tipo di (o di un tipo di veicolo con riferimento a un) sistema di installazione di dispositivi di segnalazione acustica	
9 bis	Modello di scheda informativa relativa all'omologazione UE di un tipo di (o di un tipo di veicolo con riferimento a un) sistema di installazione di vetratura, tergicristalli e dispositivi di sbrinamento e di disappannamento	
9 ter	Modello di scheda informativa relativa all'omologazione UE di un tipo di (o di un tipo di veicolo con riferimento a un) sistema di identificazione di comandi, spie e indicatori	
11 bis	Modello di scheda informativa relativa all'omologazione UE di un tipo di (o di un tipo di veicolo con riferimento ad un) sistema di ancoraggi delle cinture di sicurezza	
11 ter	Modello di scheda informativa relativa all'omologazione UE di un tipo di (o di un tipo di veicolo con riferimento ad un) sistema di controllo della capacità, delle caratteristiche e dell'idoneità alla sterzata	
13 bis	Modello di scheda informativa relativa all'omologazione UE di un tipo di (o di un tipo di veicolo con riferimento a un) sistema di protezione degli occupanti di un veicolo, come finiture interne, poggiatesta e portiere del veicolo	
20 bis	Modello di scheda informativa relativa all'omologazione UE di un serbatoio di carburante come entità tecnica indipendente (STU)»	

b) nella parte B, punto 2.2., tabella 1, ELENCO I, è inserita la seguente riga, rispettando il suo ordine numerico:

«5 bis	Sistema: coppia massima e potenza massima netta di un'unità di propulsione	X Appendice 2»	
--------	--	-------------------	--

c) nella parte B, punto 2.2., tabella 1, ELENCO II, sono inserite le seguenti righe, rispettando il loro ordine numerico:

«8 bis	Sistema: installazione di dispositivi di segnalazione acustica	II	
9 bis	Sistema: installazione di vetratura, tergicristalli e dispositivi di sbrinamento e di disappannamento	VII	
9 ter	Sistema: identificazione di comandi, spie e indicatori	VIII	
11 bis	Sistema: ancoraggi per cinture di sicurezza	XII	
11 ter	Sistema: capacità, caratteristiche e idoneità alla sterzata	XIV	
13 bis	Sistema: protezione degli occupanti del veicolo, come finiture interne, poggiatesta, cinture di sicurezza e portiere del veicolo	XVII»	

- d) nella parte B, punto 2.2., tabella 1, ELENCO III, sono inserite le seguenti righe, rispettando il loro ordine numerico:

«20 bis	Entità tecnica indipendente: serbatoio di carburante	IX»	
---------	--	-----	--

- e) nella parte B, punto 2.8., la tabella relativa ai dati della scheda informativa è così modificata:

- i) tra i dati della scheda informativa è inserito il seguente punto 3.3.3.4.:

«3.3.3.4.	L1e — L7e	potenza su 15/30 ⁽⁴⁾ minuti ⁽²⁷⁾ : kW»
-----------	-----------	--

- ii) il punto 3.5.4. dei dati della scheda informativa è sostituito dal seguente:

«3.5.4. Rapporti di trasmissione

L1e — L7e

Rapporti totali di trasmissione

Marcia ⁽²⁴⁾	Rapporti di trasmissione interni (rapporti tra il numero di giri dell'albero motore e quello dell'albero di trasmissione)	Rapporto/i finale/i di trasmissione (rapporto tra il numero di giri dell'albero di trasmissione e quello delle ruote motrici)	Rapporti totali di trasmissione	Rapporto (regime del motore/velocità del veicolo) solo in caso di cambio manuale
1				
2				
3				
...				
Retromarcia»				

- iii) il punto 4.0.1. dei dati della scheda informativa è sostituito dal seguente:

«4.0.1.	L1e — L7e	Norma ambientale: Euro (3/4/5) ⁽⁴⁾ »
---------	-----------	---

- iv) tra i dati della scheda informativa sono inseriti i seguenti punti da 4.0.2. a 4.0.5.:

«4.0.2.	L1e — L7e	Consumo di carburante (dati particolareggiati per ciascun carburante di riferimento sottoposto a prova) l/kg ⁽⁴⁾ /100km
4.0.3.	L1e — L7e	Emissioni di CO ₂ ⁽²⁵⁾ : g/km
4.0.4.	L1e — L7e	Consumo di energia ⁽²⁵⁾ : Wh/km
4.0.5.	L1e — L7e	Autonomia elettrica ⁽²⁵⁾ : km»

- f) l'appendice 3 è così modificata:

- i) il punto 4.0.1. dei dati della scheda informativa è sostituito dal seguente:

«4.0.1.	L1e — L7e	Norma ambientale: Euro (3/4/5) ⁽⁴⁾ »
---------	-----------	---

- ii) tra i dati della scheda informativa sono inseriti i seguenti punti da 4.0.2. a 4.0.5.:

«4.0.2.	L1e — L7e	Consumo di carburante (dati particolareggiati per ciascun carburante di riferimento sottoposto a prova) l/kg ⁽⁴⁾ /100km
---------	-----------	--

4.0.3.	L1e — L7e	Emissioni di CO ₂ ⁽²⁵⁾ : g/km
4.0.4.	L1e — L7e	Consumo di energia ⁽²⁵⁾ : Wh/km
4.0.5.	L1e — L7e	Autonomia elettrica ⁽²⁵⁾ : km»

g) l'appendice 4 è così modificata:

i) i punti 4.0.2., 4.0.2.1. e 4.0.2.2. dei dati della scheda informativa sono soppressi;

ii) tra i dati della scheda informativa sono inseriti i seguenti punti 4.0.6. e 4.0.6.1.:

«4.0.6.	Livello sonoro	
4.0.6.1	L3e	Valore limite per L _{urbano} ⁽¹⁶⁾ : dB(A)»

h) è inserita la seguente appendice 5 bis:

«Appendice 5 bis

Modello di scheda informativa relativa all'omologazione UE di un tipo di (o di un tipo di veicolo con riferimento a un) sistema di controllo della coppia massima e della potenza massima netta di un'unità di propulsione

Voce n.	(Sotto)categorie	Informazioni dettagliate
B.		Informazioni generali relative ai sistemi, ai componenti o alle entità tecniche indipendenti
0.7.	L1e — L7e	Marca/marche (denominazione/i commerciale/i del costruttore):
0.8.	L1e — L7e	Tipo:
0.8.1.	L1e — L7e	Eventuale/i denominazione/i commerciale/i:
0.8.2.	L1e — L7e	Eventuale/i numero/i di omologazione:
0.8.3.	L1e — L7e	Data della/e omologazione/i eventualmente rilasciata/e:
0.9.		Ragione sociale e indirizzo del costruttore:
0.9.1.	L1e — L7e	Nome/i e indirizzo/i degli stabilimenti di montaggio:
0.9.2.	L1e — L7e	Nome e indirizzo dell'eventuale mandatario del costruttore:
0.10.		Veicoli ai quali è destinata l'entità tecnica indipendente⁽²¹⁾:
0.10.1.	L1e — L7e	Tipo ⁽¹⁷⁾ :
0.10.2.	L1e — L7e	Variante ⁽¹⁷⁾ :
0.10.3.	L1e — L7e	Versione ⁽¹⁷⁾ :
0.10.4.	L1e — L7e	Eventuale/i denominazione/i commerciale/i:
0.10.5.	L1e — L7e	Categoria, sottocategoria e sotto-sottocategoria del veicolo ⁽²⁾ :

Voce n.	(Sotto)categorie	Informazioni dettagliate
C.		Informazioni generali relative al veicolo, ai sistemi, ai componenti o alle entità tecniche indipendenti
0.12.		Conformità della produzione
0.12.1.	L1e — L7e	Descrizione dei sistemi generali di gestione a garanzia della qualità
1.		CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE GENERALI
1.8.		Prestazioni dell'unità di propulsione
1.8.1.	L3e, L4e, L5e, L7e-A, L7e-B2	Velocità massima dichiarata del veicolo: km/h
1.8.2.	L1e, L2e, L6e, L7e-B1, L7e-C	Velocità massima di progetto del veicolo ⁽²²⁾ : km/h e marcia con la quale è ottenuta:
1.8.3.	L1e — L7e	Potenza massima netta del motore a combustione: kW a min ⁻¹ con rapporto A/F (air/fuel):
1.8.4.	L1e — L7e	Coppia massima netta del motore a combustione: Nm a min ⁻¹ con rapporto A/F:
1.8.5.	L1e — L7e	Potenza massima nominale continua del motore elettrico (potenza ⁽²⁷⁾ su 15/30 ⁽⁴⁾ minuti): kW a min ⁻¹
1.8.6.	L1e — L7e	Coppia massima nominale continua del motore elettrico: Nm a min ⁻¹
1.8.7.	L1e — L7e	Potenza massima totale continua della/e propulsione/i: kW a min ⁻¹ con rapporto A/F:
1.8.8.	L1e — L7e	Coppia massima totale continua della/e propulsione/i: Nm a min ⁻¹ con rapporto A/F:
1.8.9.	L1e — L7e	Potenza di picco massima della/e propulsione/i: kW a min ⁻¹ con rapporto A/F:
3.		CARATTERISTICHE GENERALI DEL GRUPPO PROPULSORE
3.2.		Motore a combustione
3.2.1.		<i>Informazioni specifiche sul motore</i>
3.2.1.1.	L1e — L7e	Numero di motori a combustione:
3.2.1.2.	L1e — L7e	Principio di funzionamento: motore a combustione interna (<i>internal combustion engine</i> — ICE)/ad accensione comandata/ad accensione spontanea/motore a combustione esterna (<i>external combustion engine</i> — ECE)/a turbina/ad aria compressa ⁽⁴⁾ :
3.2.1.3.	L1e — L7e	Ciclo: a quattro tempi/a due tempi/rotativo/altro ⁽⁴⁾ :
3.2.1.4.	L1e — L7e	Cilindri
3.2.1.4.1.	L1e — L7e	Numero:
3.2.1.4.2.	L1e — L7e	Disposizione ⁽²⁶⁾ :

Voce n.	(Sotto)categorie	Informazioni dettagliate
3.2.1.4.3.	L1e — L7e	Alesaggio ⁽¹²⁾ : mm
3.2.1.4.4.	L1e — L7e	Corsa ⁽¹²⁾ : mm
3.2.1.4.5.	L1e — L7e	Numero e configurazione degli statori in caso di motore a pistone rotante:
3.2.1.4.6.	L1e — L7e	Volume delle camere di combustione in caso di motore a pistone rotante: cm ³
3.2.1.4.7.	L1e — L7e	Ordine di accensione:
3.2.1.5	L1e — L7e	Cilindrata ⁽⁶⁾ : cm ³
3.2.1.6	L1e — L7e	Rapporto volumetrico di compressione ⁽⁷⁾ :
3.3.		Propulsione esclusivamente elettrica e ibrida elettrica e comandi
3.3.3.4	L1e — L7e	potenza su 15/30 ⁽⁴⁾ minuti ⁽²⁷⁾ : kW»

i) l'appendice 6 è così modificata:

i) il punto 4.0.1. dei dati della scheda informativa è sostituito dal seguente:

«4.0.1.	L1e — L7e	Norma ambientale: Euro (3/4/5) ⁽⁴⁾ »
---------	-----------	---

ii) tra i dati della scheda informativa sono inseriti i seguenti punti da 4.0.2. a 4.0.5.:

«4.0.2.	L1e — L7e	Consumo di carburante (dati particolareggiati per ciascun carburante di riferimento sottoposto a prova) l/kg ⁽⁴⁾ /100km
4.0.3.	L1e — L7e	Emissioni di CO ₂ ⁽²⁵⁾ : g/km
4.0.4.	L1e — L7e	Consumo di energia ⁽²⁵⁾ : Wh/km
4.0.5.	L1e — L7e	Autonomia elettrica ⁽²⁵⁾ : km»

j) l'appendice 7 è così modificata:

i) i punti 4.0.1. e 4.0.2. dei dati della scheda informativa sono sostituiti dai seguenti:

«4.0.1.	L1e — L7e	Norma ambientale: Euro (3/4/5) ⁽⁴⁾ ;
4.0.2.	L1e — L7e	Consumo di carburante (dati particolareggiati per ciascun carburante di riferimento sottoposto a prova) l/kg ⁽⁴⁾ /100km»

ii) i punti 4.0.2.1. e 4.0.2.2. dei dati della scheda informativa sono soppressi;

iii) tra i dati della scheda informativa sono inseriti i seguenti punti da 4.0.3. a 4.0.6.1.:

«4.0.3.	L1e — L7e	Emissioni di CO ₂ ⁽²⁵⁾ : g/km
4.0.4.	L1e — L7e	Consumo di energia ⁽²⁵⁾ : Wh/km
4.0.5.	L1e — L7e	Autonomia elettrica ⁽²⁵⁾ : km;
4.0.6.		<i>Livello sonoro</i>
4.0.6.1	L3e	Valore limite per L _{urbano} ⁽¹⁶⁾ : dB(A);

k) l'appendice 8 è così modificata:

i) i punti 4.0.1. e 4.0.2. dei dati della scheda informativa sono sostituiti dai seguenti:

«4.0.1.	L1e — L7e	Norma ambientale: Euro (3/4/5) ⁽⁴⁾ ;
4.0.2.	L1e — L7e	Consumo di carburante (dati particolareggiati per ciascun carburante di riferimento sottoposto a prova) l/kg ⁽⁴⁾ /100km»

ii) i punti 4.0.2.1. e 4.0.2.2. dei dati della scheda informativa sono soppressi;

iii) tra i dati della scheda informativa sono inseriti i seguenti punti da 4.0.3. a 4.0.6.1.:

«4.0.3.	L1e — L7e	Emissioni di CO ₂ ⁽²⁵⁾ : g/km
4.0.4.	L1e — L7e	Consumo di energia ⁽²⁵⁾ : Wh/km
4.0.5.	L1e — L7e	Autonomia elettrica ⁽²⁵⁾ : km;
4.0.6.		<i>Livello sonoro</i>
4.0.6.1	L3e	Valore limite per L _{urbano} ⁽¹⁶⁾ : dB(A)»

l) è inserita la seguente appendice 8 bis:

«Appendice 8 bis

Modello di scheda informativa relativa all'omologazione UE di un tipo di (o di un tipo di veicolo con riferimento a un) sistema di installazione di dispositivi di segnalazione acustica

Voce n.	(Sotto)categorie	Informazioni dettagliate
B.		Informazioni generali relative ai sistemi, ai componenti o alle entità tecniche indipendenti
0.7.	L1e — L7e	Marca/marche (denominazione/i commerciale/i del costruttore):
0.8.	L1e — L7e	Tipo:
0.8.1.	L1e — L7e	Eventuale/i denominazione/i commerciale/i:
0.8.2.	L1e — L7e	Eventuale/i numero/i di omologazione:
0.8.3.	L1e — L7e	Data della/e omologazione/i eventualmente rilasciata/e:

Voce n.	(Sotto)categorie	Informazioni dettagliate
0.9.		Ragione sociale e indirizzo del costruttore:
0.9.1.	L1e — L7e	Nome/i e indirizzo/i degli stabilimenti di montaggio:
0.9.2.	L1e — L7e	Nome e indirizzo dell'eventuale mandatario del costruttore:
0.10.		Veicoli ai quali è destinata l'entità tecnica indipendente⁽²¹⁾:
0.10.1.	L1e — L7e	Tipo ⁽¹⁷⁾ :
0.10.2.	L1e — L7e	Variante ⁽¹⁷⁾ :
0.10.3.	L1e — L7e	Versione ⁽¹⁷⁾ :
0.10.4.	L1e — L7e	Eventuale/i denominazione/i commerciale/i:
0.10.5.	L1e — L7e	Categoria, sottocategoria e sotto-sottocategoria del veicolo ⁽²⁾ :
C.		Informazioni generali relative al veicolo, ai sistemi, ai componenti o alle entità tecniche indipendenti
0.12.		Conformità della produzione
0.12.1.	L1e — L7e	Descrizione dei sistemi generali di gestione a garanzia della qualità
6.		INFORMAZIONI SULLA SICUREZZA FUNZIONALE
6.1.		Segnalatori acustici
6.1.1.	L1e — L7e	Descrizione sommaria dei dispositivi utilizzati e dei loro scopi:
6.1.2.	L1e — L7e	Disegni che illustrano la posizione dei segnalatori acustici rispetto alla struttura del veicolo:
6.1.3.	L1e — L7e	Descrizione particolareggiata delle modalità di montaggio con particolare riferimento alla parte della struttura del veicolo alla quale sono applicati i segnalatori acustici:
6.1.4.	L1e — L7e	Schema del circuito elettrico/pneumatico:
6.1.4.1	L1e — L7e	Tensione: CA/CC ⁽⁴⁾
6.1.4.2	L1e — L7e	Tensione o pressione nominale:
6.1.5.	L1e — L7e	Disegno del supporto: »;

m) è inserita la seguente appendice 9 bis:

«Appendice 9 bis

Modello di scheda informativa relativa all'omologazione UE di un tipo di (o di un tipo di veicolo con riferimento a un) sistema di installazione di vetratura, tergicristalli e dispositivi di sbrinamento e di disappannamento

Voce n.	(Sotto)categorie	Informazioni dettagliate
B.		Informazioni generali relative ai sistemi, ai componenti o alle entità tecniche indipendenti
0.7.	L1e — L7e	Marca/marche (denominazione/i commerciale/i del costruttore):
0.8.	L1e — L7e	Tipo:
0.8.1.	L1e — L7e	Eventuale/i denominazione/i commerciale/i:
0.8.2.	L1e — L7e	Eventuale/i numero/i di omologazione:
0.8.3.	L1e — L7e	Data della/e omologazione/i eventualmente rilasciata/e:
0.9.		Ragione sociale e indirizzo del costruttore:
0.9.1.	L1e — L7e	Nome/i e indirizzo/i degli stabilimenti di montaggio:
0.9.2.	L1e — L7e	Nome e indirizzo dell'eventuale mandatario del costruttore:
0.10.		Veicolo/i cui è destinata l'entità tecnica indipendente⁽²¹⁾:
0.10.1.	L1e — L7e	Tipo ⁽¹⁷⁾ :
0.10.2.	L1e — L7e	Variante ⁽¹⁷⁾ :
0.10.3.	L1e — L7e	Versione ⁽¹⁷⁾ :
0.10.4.	L1e — L7e	Eventuale/i denominazione/i commerciale/i:
0.10.5.	L1e — L7e	Categoria, sottocategoria e sotto-sottocategoria cui appartiene il veicolo ⁽²⁾ :
C.		Informazioni generali relative al veicolo, ai sistemi, ai componenti o alle entità tecniche indipendenti
0.12.		Conformità della produzione
0.12.1.	L1e — L7e	Descrizione dei sistemi generali di gestione a garanzia della qualità
1.		CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE GENERALI
1.7.	L4e, L5e-B, L6e-B, L7e-A2, L7e-B2, L7e-C	Lato di guida: sinistra/destra/centro ⁽⁴⁾ :
1.7.1.	L1e — L7e	Il veicolo è predisposto per la circolazione stradale a destra/a sinistra e per essere usato in paesi che utilizzano il sistema metrico/il sistema metrico e unità di misura imperiali ⁽⁴⁾ :

Voce n.	(Sotto)categorie	Informazioni dettagliate
3.		CARATTERISTICHE GENERALI DEL GRUPPO PROPULSORE
3.1		Costruttore dell'unità di propulsione
3.1.1.		<i>Motore a combustione</i>
3.1.1.1	L1e — L7e	Costruttore:
3.1.1.2	L1e — L7e	Codice del motore (quale marcato sul motore o altri mezzi di identificazione):
3.1.2.		<i>Motore elettrico</i>
3.1.2.1	L1e — L7e	Costruttore:
3.1.2.2	L1e — L7e	Codice del motore elettrico (quale marcato sul motore o altri mezzi di identificazione):
3.1.3.		<i>Applicazione ibrida</i>
3.1.3.1	L1e — L7e	Costruttore:
3.1.3.2	L1e — L7e	Codice dell'applicazione (quale marcato sul motore o altri mezzi di identificazione):
3.2.		Motore a combustione
3.2.1.		<i>Informazioni specifiche sul motore</i>
3.2.1.2	L1e — L7e	Principio di funzionamento: motore a combustione interna (ICE)/ad accensione comandata/ad accensione spontanea/motore a combustione esterna (ECE)/a turbina/ad aria compressa ⁽⁴⁾ :
3.2.1.3	L1e — L7e	Ciclo: a quattro tempi/a due tempi/rotativo/altro ⁽⁴⁾ :
3.2.1.4	L1e — L7e	Cilindri
3.2.1.4.1.	L1e — L7e	Numero:
3.2.1.4.2.	L1e — L7e	Disposizione ⁽²⁶⁾ :
3.2.1.5	L1e — L7e	Cilindrata ⁽⁶⁾ : cm ³
3.2.1.9	L1e — L7e	Regime normale al minimo a motore caldo: min ⁻¹
3.2.3.		<i>Carburante</i>
3.2.3.1	L1e — L7e	Tipo di carburante: ⁽⁹⁾
3.2.3.2	L1e — L7e	Configurazione dell'impianto di alimentazione del veicolo: monocarburante/bicarburante/policarburante ₍₄₎

Voce n.	(Sotto)categorie	Informazioni dettagliate
3.2.10.		<i>Sistema di raffreddamento e di comando del gruppo propulsore</i>
3.2.10.2	L1e — L7e	Sistema di raffreddamento: liquido: sì/no ⁽⁴⁾
3.2.10.2.2.	L1e — L7e	Impostazione nominale del dispositivo di controllo della temperatura del motore:
3.2.10.2.3.	L1e — L7e	Natura del liquido:
3.2.10.2.4.	L1e — L7e	Pompa/e di circolazione: sì/no ⁽⁴⁾
3.2.10.2.4.1.	L1e — L7e	Caratteristiche:
3.2.10.2.5.	L1e — L7e	Rapporti di trasmissione:
3.2.10.2.6.	L1e — L7e	Descrizione della ventola e del suo meccanismo di azionamento:
3.2.10.3	L1e — L7e	Raffreddamento ad aria: sì/no ⁽⁴⁾
3.2.10.3.3.	L1e — L7e)	Ventola: sì/no ⁽⁴⁾
3.2.10.3.3.1.	L1e — L7e	Caratteristiche:
3.2.13.		<i>Altri sistemi e comandi elettrici diversi da quelli destinati alla propulsione elettrica</i>
3.2.13.1	L1e — L7e	Tensione nominale: V, messa a terra positiva/negativa ⁽⁴⁾
3.2.13.2	L1e — L7e	Generatore: sì/no ⁽⁴⁾
3.2.13.2.1.	L1e — L7e	Potenza nominale: VA
3.3.		Propulsione esclusivamente elettrica e ibrida elettrica e comandi
3.3.3.		<i>Motore di propulsione elettrico</i>
3.3.3.2	L1e — L7e	Tipo (avvolgimento, eccitazione):
3.3.3.3	L1e — L7e	Tensione di esercizio: V
3.3.4.		<i>Batterie di propulsione</i>
3.3.4.1	L1e — L7e	Batteria di propulsione primaria
3.3.4.1.1.	L1e — L7e	Numero di celle:
3.3.4.1.2.	L1e — L7e	Massa: kg
3.3.4.1.3.	L1e — L7e	Capacità: Ah (ampere/ora) / V
3.3.4.1.5.	L1e — L7e	Posizione nel veicolo:
3.3.4.2	L1e — L7e	Batteria di propulsione secondaria
3.3.4.2.1.	L1e — L7e	Numero di celle:

Voce n.	(Sotto)categorie	Informazioni dettagliate
3.3.4.2.2.	L1e — L7e	Massa: kg
3.3.4.2.3.	L1e — L7e	Capacità: Ah (ampere/ora) / V
3.3.4.2.5.	L1e — L7e	Posizione nel veicolo:
3.3.5.		<i>Veicolo ibrido elettrico</i>
3.3.5.1	L1e — L7e	Motore o combinazione di motori (numero di motori elettrici e/o di motori a combustione/altro) ⁽⁴⁾ :
3.3.5.2	L1e — L7e	Categoria di veicolo ibrido elettrico: a ricarica esterna/non a ricarica esterna:
3.3.5.3	L1e — L7e	Commutatore della modalità di funzionamento: presente/assente ⁽⁴⁾
3.3.5.4	L1e — L7e	Modalità selezionabili: sì/no ⁽⁴⁾
3.3.5.5	L1e — L7e	Esclusivamente termico: sì/no ⁽⁴⁾
3.3.5.6	L1e — L7e	Propulsione del veicolo con celle a combustibile: sì/no ⁽⁴⁾
3.3.5.7	L1e — L7e	Modalità di funzionamento ibride: sì/no ⁽⁴⁾ (in caso affermativo, breve descrizione):
3.3.6.		<i>Dispositivo di accumulo dell'energia</i>
3.3.6.1	L1e — L7e	Descrizione: (batteria, condensatore, volano/generatore) ⁽⁴⁾
3.3.6.2	L1e — L7e	Numero di identificazione:
* 3.3.6.3.	L1e — L7e	Tipo di coppia elettrochimica:
3.3.6.4	L1e — L7e	Energia (per la batteria: tensione e capacità Ah in 2h, per il condensatore: J, ..., per il volano/generatore: J, ...):
3.3.6.5	L1e — L7e	Caricabatterie: interno/esterno/privo ⁽⁴⁾
3.4.		Altri motori, motori elettrici o combinazioni (informazioni specifiche riguardanti le parti di tali motori)
3.4.1.		<i>Sistema di raffreddamento (temperature ammesse dal costruttore)</i>
3.4.1.1	L1e — L7e	Raffreddamento a liquido:
3.4.1.1.1.	L1e — L7e	Temperatura massima all'uscita: K
3.4.1.2	L1e — L7e	Raffreddamento ad aria:
3.4.1.2.1.	L1e — L7e	Punto di riferimento:
3.4.1.2.2.	L1e — L7e	Temperatura massima al punto di riferimento: K

Voce n.	(Sotto)categorie	Informazioni dettagliate
6.		INFORMAZIONI SULLA SICUREZZA FUNZIONALE
6.5.		Vetri, tergicristalli e lavacristalli nonché dispositivi di sbrinamento e di disappannamento
6.5.1.		<i>Parabrezza</i>
6.5.1.1	L2e, L5e, L6e, L7e	Materiali impiegati:
6.5.1.2	L2e, L5e, L6e, L7e	Metodo di montaggio:
6.5.1.3	L2e, L5e, L6e, L7e	Angolo di inclinazione:
6.5.1.4	L2e, L5e, L6e, L7e	Accessori del parabrezza e posizione in cui sono montati, oltre a una breve descrizione di tutti gli eventuali componenti elettrici/elettronici:
6.5.1.5	L2e, L5e, L6e, L7e	Disegno del parabrezza con le dimensioni:
6.5.2.		<i>Altri finestrini</i>
6.5.2.1	L2e, L5e, L6e, L7e	Materiali impiegati:
6.5.2.2	L2e, L5e, L6e, L7e	Breve descrizione degli eventuali componenti elettrici/elettronici del meccanismo di apertura dei finestrini:
6.5.3.		<i>Vetratura del tetto apribile</i>
6.5.3.1	L2e, L5e, L6e, L7e	Materiali impiegati:
6.5.4.		<i>Altri vetri</i>
6.5.4.1	L2e, L5e, L6e, L7e	Materiali impiegati:
6.6.		Tergicristallo/i
6.6.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Descrizione tecnica dettagliata (comprese fotografie o disegni):
6.7.		Lavacristallo/i
6.7.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Descrizione tecnica dettagliata (comprese fotografie o disegni):
6.7.2.	L2e, L5e, L6e, L7e	Capacità del serbatoio: 1
6.8.		Dispositivi di sbrinamento e di disappannamento
6.8.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Descrizione tecnica dettagliata (comprese fotografie o disegni):
6.16.		Posti a sedere (selle e sedili)
6.16.1.	L1e — L7e	Numero di posti a sedere:
6.16.1.1	L2e, L5e, L6e, L7e	Posizione e disposizione ⁽⁸⁾ :

Voce n.	(Sotto)categorie	Informazioni dettagliate
6.16.4.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Coordinate o disegno del/dei punto/i R di tutti i posti a sedere:
6.16.4.1	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Sedile del conducente:
6.16.5.	L1e — L7e	Angolo teorico di inclinazione del tronco:
6.16.5.1	L1e — L7e	Sedile del conducente:
6.20.		Elementi di protezione degli occupanti del veicolo, comprese finiture interne e portiere del veicolo
6.20.1.		<i>Carrozzeria</i>
6.20.1.1	L2e, L5e-B, L6e-B, L7e	Materiali impiegati e modalità di costruzione:
6.20.2.		<i>Portiere di accesso, serrature e cerniere</i>
6.20.2.1	L2e, L5e, L6e, L7e	Numero di portiere e loro configurazione, dimensioni e angolo massimo di apertura ⁽⁵⁾ :
6.20.3.		<i>Protezione interna degli occupanti</i>
6.20.3.1	L2e, L5e, L6e, L7e	Fotografie, disegni e/o un disegno esploso degli allestimenti interni, che illustrano le parti dell'abitacolo e i materiali impiegati (eccettuati i retrovisori interni, la disposizione dei comandi, i sedili e la parte posteriore dei sedili), del tetto e del tetto apribile, dello schienale: »;

n) è inserita la seguente appendice 9 ter:

«Appendice 9 ter

Modello di scheda informativa relativa all'omologazione UE di un tipo di (o di un tipo di veicolo con riferimento a un) sistema di identificazione di comandi, spie e indicatori

Voce n.	(Sotto)categorie	Informazioni dettagliate
B.		Informazioni generali relative ai sistemi, ai componenti o alle entità tecniche indipendenti
0.7.	L1e — L7e	Marca/marche (denominazione/i commerciale/i del costruttore):
0.8.	L1e — L7e	Tipo:
0.8.1.	L1e — L7e	Eventuale/i denominazione/i commerciale/i:

Voce n.	(Sotto)categorie	Informazioni dettagliate
0.8.2.	L1e — L7e	Eventuale/i numero/i di omologazione:
0.8.3.	L1e — L7e	Data della/e omologazione/i eventualmente rilasciata/e:
0.9.		Ragione sociale e indirizzo del costruttore:
0.9.1.	L1e — L7e	Nome/i e indirizzo/i degli stabilimenti di montaggio:
0.9.2.	L1e — L7e	Nome e indirizzo dell'eventuale mandatario del costruttore:
0.10.		Veicolo/i cui è destinata l'entità tecnica indipendente⁽²¹⁾:
0.10.1.	L1e — L7e	Tipo ⁽¹⁷⁾ :
0.10.2.	L1e — L7e	Variante ⁽¹⁷⁾ :
0.10.3.	L1e — L7e	Versione ⁽¹⁷⁾ :
0.10.4.	L1e — L7e	Eventuale/i denominazione/i commerciale/i:
0.10.5.	L1e — L7e	Categoria, sottocategoria e sotto-sottocategoria cui appartiene il veicolo ⁽²⁾ :
C.		Informazioni generali relative al veicolo, ai sistemi, ai componenti o alle entità tecniche indipendenti
0.12.		Conformità della produzione
0.12.1.	L1e — L7e	Descrizione dei sistemi generali di gestione a garanzia della qualità
1.		CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE GENERALI
1.7.	L4e, L5e-B, L6e-B, L7e-A2, L7e-B2, L7e-C	Lato di guida: sinistra/destra/centro ⁽⁴⁾ :
6.9.		Comandi azionati dal conducente, identificazione di comandi, spie e indicatori
6.9.1.	L1e — L7e	Disposizione e identificazione di comandi, spie e indicatori:
6.9.2.	L1e — L7e	Fotografie e/o disegni della disposizione dei simboli e dei comandi, delle spie e degli indicatori:
6.9.3.	L1e — L7e	Comandi, spie e indicatori per i quali è obbligatoria l'identificazione, qualora presenti, nonché simboli di identificazione da usare a tale fine:

Voce n.	(Sotto)categorie	Informazioni dettagliate						
6.9.4.	L1e — L7e	Tabella riepilogativa: il veicolo è munito dei seguenti comandi dal conducente dal conducente, con spie e indicatori ⁽⁴⁾						
Comandi, spie e indicatori per i quali è obbligatoria l'identificazione, qualora presenti, nonché simboli di identificazione da usare a tale fine								
Simbolo n.	Dispositivo	Presenza di comando/indicatore (*)	Simbolo di identificazione (*)	Ubicazione (**)	Presenza di una spia (*)	Simbolo di identificazione (*)	Ubicazione (**)	
1	Interruttore generale dell'illuminazione							
2	Proiettori anabbaglianti							
3	Proiettori abbaglianti							
4	Luci di posizione (laterali)							
5	Proiettori fendinebbia anteriori							
6	Proiettore fendinebbia posteriore							
7	Dispositivo di regolazione dell'inclinazione dei proiettori							
8	Luci di stazionamento							
9	Indicatori di direzione							
10	Luci di emergenza							
11	Tergicristallo							
12	Lavacristallo							
13	Tergicristallo e lavacristallo							
14	Dispositivo tergifari							
15	Dispositivo di sbrinamento e disappannamento del parabrezza							
16	Dispositivo di sbrinamento e disappannamento del lunotto posteriore							
17	Ventola							
18	Dispositivo di preriscaldamento per diesel							
19	Dispositivo di avviamento a freddo							
20	Guasto all'impianto frenante							
21	Livello del carburante							
22	Livello di carica della batteria							
23	Temperatura del liquido di raffreddamento del motore							
24	Spia di guasto (<i>Malfunction indicator</i> — MI)							
(*) x = sì - = no o non disponibile separatamente o = opzionale (**) d = direttamente sul comando, sull'indicatore o sulla spia c = nelle immediate vicinanze								

Voce n.	(Sotto)categorie	Informazioni dettagliate							
6.9.5.	L1e — L7e	Comandi, spie e indicatori per i quali l'identificazione è facoltativa, qualora presenti, nonché simboli da usare se devono essere identificati							
		Simbolo n.	Dispositivo	Presenza di comando/indicatore (*)	Simbolo di identificazione (*)	Ubicazione (**)	Presenza di una spia (*)	Simbolo di identificazione (*)	Ubicazione (**)
		1	Freno di stazionamento						
		2	Tergicristallo lunotto posteriore						
		3	Lavacristallo lunotto posteriore						
		4	Tergicristallo e lavacristallo lunotto posteriore						
		5	Tergicristallo a intermittenza						
		6	Segnalatore acustico (clacson)						
		7	Cofano anteriore (motore)						
		8	Cofano posteriore (vano bagagli)						
		9	Cintura di sicurezza						
		10	Pressione olio motore						
		11	Benzina senza piombo						
		12	...						
		13	...						
		(*) x = sì - = no o non disponibile separatamente o = opzionale (**) d = direttamente sul comando, sull'indicatore o sulla spia c = nelle immediate vicinanze;							

o) è inserita la seguente appendice 11 bis:

«Appendice 11 bis

Modello di scheda informativa relativa all'omologazione UE di un tipo di (o di un tipo di veicolo con riferimento ad un) sistema di ancoraggi delle cinture di sicurezza

Voce n.	(Sotto)categorie	Informazioni dettagliate
B.		Informazioni generali relative ai sistemi, ai componenti o alle entità tecniche indipendenti
0.7.	L1e — L7e	Marca/marche (denominazione/i commerciale/i del costruttore):
0.8.	L1e — L7e	Tipo:
0.8.1.	L1e — L7e	Eventuale/i denominazione/i commerciale/i:
0.8.2.	L1e — L7e	Eventuale/i numero/i di omologazione:
0.8.3.	L1e — L7e	Data della/e omologazione/i eventualmente rilasciata/e:

Voce n.	(Sotto)categorie	Informazioni dettagliate																																		
0.9.		Ragione sociale e indirizzo del costruttore:																																		
0.9.1.	L1e — L7e	Nome/i e indirizzo/i degli stabilimenti di montaggio:																																		
0.9.2.	L1e — L7e	Nome e indirizzo dell'eventuale mandatario del costruttore:																																		
0.10.		Veicolo/i cui è destinata l'entità tecnica indipendente⁽²¹⁾:																																		
0.10.1.	L1e — L7e	Tipo ⁽¹⁷⁾ :																																		
0.10.2.	L1e — L7e	Variante ⁽¹⁷⁾ :																																		
0.10.3.	L1e — L7e	Versione ⁽¹⁷⁾ :																																		
0.10.4.	L1e — L7e	Eventuale/i denominazione/i commerciale/i:																																		
0.10.5.	L1e — L7e	Categoria, sottocategoria e sotto-sottocategoria cui appartiene il veicolo ⁽²⁾ :																																		
C.		Informazioni generali riguardanti il veicolo, i sistemi, i componenti o le entità tecniche indipendenti																																		
0.12.		Conformità della produzione																																		
0.12.1.	L1e — L7e	Descrizione dei sistemi generali di gestione a garanzia della qualità																																		
1.		CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE GENERALI																																		
1.4.	L1e — L7e	Telaio (se esiste) (disegno complessivo):																																		
1.5.	L2e, L5e-B, L6e-B, L7e-A2, L7e-B2, L7e-C	Materiale usato per la carrozzeria:																																		
1.7.	L4e, L5e-B, L6e-B, L7e-A2, L7e-B2, L7e-C	Lato di guida: sinistra/destra/centro ⁽⁴⁾ :																																		
6.		INFORMAZIONI SULLA SICUREZZA FUNZIONALE																																		
6.14.		Cinture di sicurezza e/o altri dispositivi di ritenuta																																		
6.14.1.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Numero e posizione delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta e sedili sui quali possono essere usati. Si prega di compilare la tabella che segue: (S = sedile sinistro, D = sedile destro, C = sedile centrale)																																		
		<p>Configurazione delle cinture di sicurezza e informazioni connesse</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th></th> <th></th> <th>Marchio di omologazione UE completo</th> <th>Eventuale variante</th> <th>Dispositivo di regolazione della cintura in altezza (indicare sì/no/opzionale)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">Prima fila di sedili</td> <td rowspan="3">}</td> <td>S</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>C</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>D</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="3">Seconda fila di sedili</td> <td rowspan="3">}</td> <td>S</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>C</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>D</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>S = lato sinistro, C = centro, D = lato destro</p>				Marchio di omologazione UE completo	Eventuale variante	Dispositivo di regolazione della cintura in altezza (indicare sì/no/opzionale)	Prima fila di sedili	}	S				C				D				Seconda fila di sedili	}	S				C				D			
			Marchio di omologazione UE completo	Eventuale variante	Dispositivo di regolazione della cintura in altezza (indicare sì/no/opzionale)																															
Prima fila di sedili	}	S																																		
		C																																		
		D																																		
Seconda fila di sedili	}	S																																		
		C																																		
		D																																		

Voce n.	(Sotto)categorie	Informazioni dettagliate																																																												
6.14.2.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Descrizione di un tipo particolare di cintura di sicurezza con ancoraggio unico fissato allo schienale del sedile o che incorpora un dispositivo per la dissipazione di energia:																																																												
6.14.3.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Numero e posizione degli ancoraggi:																																																												
6.14.4.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Breve descrizione dei componenti elettrici/elettronici:																																																												
6.15.		Ancoraggi delle cinture di sicurezza																																																												
6.15.1.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Fotografie e/o disegni della carrozzeria indicanti la posizione e le dimensioni reali ed effettive degli ancoraggi nonché la posizione del punto R:																																																												
6.15.2.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Disegni degli ancoraggi e delle parti della struttura del veicolo cui sono fissati (insieme a una dichiarazione sulla natura dei materiali usati):																																																												
6.15.3.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Indicazione dei tipi di cinture di sicurezza ⁽¹⁴⁾ autorizzati per essere fissati agli ancoraggi di cui è munito il veicolo:																																																												
		<p>Configurazione degli ancoraggi delle cinture di sicurezza e informazioni connesse</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4"></th> <th colspan="2">Posizione dell'ancoraggio</th> </tr> <tr> <th colspan="4"></th> <th>Struttura del veicolo</th> <th>Struttura del sedile</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="6">Prima fila di sedili</td> </tr> <tr> <td>Sedile destro</td> <td></td> <td>{ Ancoraggi inferiori Ancoraggi superiori</td> <td>{</td> <td>esterni interni</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Sedile centrale</td> <td></td> <td>{ Ancoraggi inferiori Ancoraggi superiori</td> <td>{</td> <td>destra / sinistra</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Sedile sinistro</td> <td></td> <td>{ Ancoraggi inferiori Ancoraggi superiori</td> <td>{</td> <td>esterni interni</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="6">Seconda fila di sedili</td> </tr> <tr> <td>Sedile destro</td> <td></td> <td>{ Ancoraggi inferiori Ancoraggi superiori</td> <td>{</td> <td>esterni interni</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Sedile centrale</td> <td></td> <td>{ Ancoraggi inferiori Ancoraggi superiori</td> <td>{</td> <td>destra / sinistra</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Sedile sinistro</td> <td></td> <td>{ Ancoraggi inferiori Ancoraggi superiori</td> <td>{</td> <td>esterni interni</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>					Posizione dell'ancoraggio						Struttura del veicolo	Struttura del sedile	Prima fila di sedili						Sedile destro		{ Ancoraggi inferiori Ancoraggi superiori	{	esterni interni		Sedile centrale		{ Ancoraggi inferiori Ancoraggi superiori	{	destra / sinistra		Sedile sinistro		{ Ancoraggi inferiori Ancoraggi superiori	{	esterni interni		Seconda fila di sedili						Sedile destro		{ Ancoraggi inferiori Ancoraggi superiori	{	esterni interni		Sedile centrale		{ Ancoraggi inferiori Ancoraggi superiori	{	destra / sinistra		Sedile sinistro		{ Ancoraggi inferiori Ancoraggi superiori	{	esterni interni	
				Posizione dell'ancoraggio																																																										
				Struttura del veicolo	Struttura del sedile																																																									
Prima fila di sedili																																																														
Sedile destro		{ Ancoraggi inferiori Ancoraggi superiori	{	esterni interni																																																										
Sedile centrale		{ Ancoraggi inferiori Ancoraggi superiori	{	destra / sinistra																																																										
Sedile sinistro		{ Ancoraggi inferiori Ancoraggi superiori	{	esterni interni																																																										
Seconda fila di sedili																																																														
Sedile destro		{ Ancoraggi inferiori Ancoraggi superiori	{	esterni interni																																																										
Sedile centrale		{ Ancoraggi inferiori Ancoraggi superiori	{	destra / sinistra																																																										
Sedile sinistro		{ Ancoraggi inferiori Ancoraggi superiori	{	esterni interni																																																										
6.15.4.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Marchio di omologazione per ogni posizione:																																																												
6.15.5.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Dispositivi speciali (esempio: regolazione dell'altezza del sedile, pretensionatore ecc.):																																																												

Voce n.	(Sotto)categorie	Informazioni dettagliate
6.15.6.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Fotografie e/o disegni della carrozzeria indicanti la posizione e le dimensioni reali ed effettive degli ancoraggi nonché la posizione del punto R:
6.15.7.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Osservazioni:

p) è inserita la seguente appendice 11 ter:

«Appendice 11 ter

Modello di scheda informativa relativa all'omologazione UE di un tipo di (o di un tipo di veicolo con riferimento ad un) sistema di controllo della capacità, delle caratteristiche e dell'idoneità alla sterzata

Voce n.	(Sotto)categorie	Informazioni dettagliate
B.		Informazioni generali relative ai sistemi, ai componenti o alle entità tecniche indipendenti
0.7.	L1e — L7e	Marca/marche (denominazione/i commerciale/i del costruttore):
0.8.	L1e — L7e	Tipo:
0.8.1.	L1e — L7e	Eventuale/i denominazione/i commerciale/i:
0.8.2.	L1e — L7e	Eventuale/i numero/i di omologazione:
0.8.3.	L1e — L7e	Data della/e omologazione/i eventualmente rilasciata/e:
0.9.		Ragione sociale e indirizzo del costruttore:
0.9.1.	L1e — L7e	Nome/i e indirizzo/i degli stabilimenti di montaggio:
0.9.2.	L1e — L7e	Nome e indirizzo dell'eventuale mandatario del costruttore:
0.10.		Veicolo/i cui è destinata l'entità tecnica indipendente⁽²¹⁾:
0.10.1.	L1e — L7e	Tipo ⁽¹⁷⁾ :
0.10.2.	L1e — L7e	Variante ⁽¹⁷⁾ :
0.10.3.	L1e — L7e	Versione ⁽¹⁷⁾ :
0.10.4.	L1e — L7e	Eventuale/i denominazione/i commerciale/i:
0.10.5.	L1e — L7e	Categoria, sottocategoria e sotto-sottocategoria cui appartiene il veicolo ⁽²⁾ :
C.		Informazioni generali riguardanti il veicolo, i sistemi, i componenti o le entità tecniche indipendenti
0.12.		Conformità della produzione
0.12.1.	L1e — L7e	Descrizione dei sistemi generali di gestione a garanzia della qualità

Voce n.	(Sotto)categorie	Informazioni dettagliate
1.		CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE GENERALI
1.1.	L1e — L7e	Fotografie e/o disegni di un veicolo rappresentativo:
1.3.	L1e — L7e	Numero di assi e di ruote:
1.3.1.	L1e — L7e	Assi con ruote gemellate ⁽²³⁾ :
1.3.2.	L1e — L7e	Assi motore ⁽²³⁾ :
1.7.	L4e, L5e-B, L6e-B, L7e-A2, L7e-B2, L7e-C	Lato di guida: sinistra/destra/centro ⁽⁴⁾ :
1.8.		Prestazioni dell'unità di propulsione
1.8.1.	L3e, L4e, L5e, L7e-A, L7e-B2	Velocità massima dichiarata del veicolo: km/h
1.8.2.	L1e, L2e, L6e, L7e-B1, L7e-C	Velocità massima di progetto del veicolo ⁽²²⁾ : km/h e marcia con la quale è ottenuta:
2.		MASSE E DIMENSIONI (in kg e mm) riferirsi eventualmente a disegni
2.1		Gamma (complessiva) della massa del veicolo
2.1.3.	L1e — L7e	Massa massima tecnicamente ammissibile a pieno carico: kg
2.1.3.1	L1e — L7e	Massa massima tecnicamente ammissibile sull'asse anteriore: kg
2.1.3.2	L1e — L7e	Massa massima tecnicamente ammissibile sull'asse posteriore: kg
2.1.3.3	L4e	Massa massima tecnicamente ammissibile sull'asse del sidecar: kg
2.2.		Gamma (complessiva) delle dimensioni del veicolo
2.2.1.	L1e — L7e	Lunghezza: mm
2.2.2.	L1e — L7e	Larghezza: mm
2.2.3.	L1e — L7e	Altezza: mm
2.2.4.	L1e — L7e	Interasse: mm
2.2.4.1	L4e	Interasse sidecar ⁽²⁸⁾ : mm
2.2.5.		Carreggiata
2.2.5.1	L1e — L7e se muniti di ruote gemellate L2e, L4e, L5e, L6e, L7e	Carreggiata delle ruote anteriori: mm.
2.2.5.2	L1e — L7e se muniti di ruote gemellate	Carreggiata delle ruote posteriori: mm.

Voce n.	(Sotto)categorie	Informazioni dettagliate
2.2.5.3	L2e, L4e, L5e, L6e, L7e	Carreggiata delle ruote del sidecar: mm.
2.2.6.	L7e-B	Sbalzo anteriore: mm.
2.2.7.	L7e-B	Sbalzo posteriore: mm.
3.		CARATTERISTICHE GENERALI DEL GRUPPO PROPULSORE
3.5.		Sistema di trazione e comandi⁽¹³⁾
3.5.1.	L1e — L7e	Breve descrizione e disegno schematico del sistema di trazione del veicolo e del relativo sistema di comando (comando del cambio, comando della frizione o di altri elementi della trasmissione):
3.6.		Dispositivo di sicurezza della sterzata
3.6.1.	L1e — L7e muniti di ruote gemellate, L2e, L5e, L6e, L7e	Dispositivo di sicurezza della sterzata — Allegato VIII del regolamento (UE) n. 168/2013: sì/no ⁽⁴⁾ ; differenziale/altro ⁽⁴⁾
3.6.2.	L1e — L7e muniti di ruote gemellate, L2e, L5e, L6e, L7e	Bloccaggio del differenziale: sì/no/opzionale ⁽⁴⁾
3.6.3.	L1e — L7e	Breve descrizione e disegno schematico del dispositivo di sicurezza della sterzata, del bloccaggio del differenziale e dei relativi sistemi di comando:
3.7.		Sospensione e relativo sistema di comando
3.7.1.	L1e — L7e	Breve descrizione e disegno schematico della sospensione e del relativo sistema di comando:
6.		INFORMAZIONI SULLA SICUREZZA FUNZIONALE
6.17.		Capacità, caratteristiche e idoneità alla sterzata
6.17.1.	L1e — L7e	Schema degli assi sterzanti indicante la geometria dello sterzo:
6.17.2.		<i>Trasmissione e comando dello sterzo</i>
6.17.2.1	L1e — L7e	Configurazione della trasmissione dello sterzo (precisare: anteriore e posteriore):
6.17.2.2	L1e — L7e	Collegamenti alle ruote (compresi sistemi diversi da quelli meccanici; precisare: anteriore e posteriore):
6.17.2.2.1.	L1e — L7e	Breve descrizione dei componenti elettrici/elettronici:
6.17.2.3	L1e — L7e	Diagramma della trasmissione dello sterzo:
6.17.2.4	L2e, L5e, L6e, L7e	Schema/i del/dei comando/i dello sterzo:
6.17.2.5	L2e, L5e, L6e, L7e	Gamma e metodo di regolazione del/i comando/i dello sterzo:
6.17.2.6	L2e, L5e, L6e, L7e	Tipo di servoassistenza:

Voce n.	(Sotto)categorie	Informazioni dettagliate
6.17.3.		<i>Angolo massimo di sterzata delle ruote</i>
6.17.3.1	L1e — L7e	Verso destra: gradi; numero di giri del volante (o dati equivalenti):
6.17.3.2	L1e — L7e	Verso sinistra: gradi; numero di giri del volante (o dati equivalenti):
6.18		Combinazione ruote/pneumatici
6.18.1.		<i>Pneumatici:</i>
6.18.1.1		Indicazione delle dimensioni
6.18.1.1.1.	L1e — L7e	Asse 1:
6.18.1.1.2.	L1e — L7e	Asse 2:
6.18.1.1.3.	L4e	Ruota del sidecar:
6.18.1.4	L1e — L7e	Pressione/i degli pneumatici raccomandata/e dal costruttore del veicolo: kPa»;

q) è inserita la seguente appendice 13 bis:

«Appendice 13 bis

Modello di scheda informativa relativa all'omologazione UE di un tipo di (o di un tipo di veicolo con riferimento a un) sistema di protezione degli occupanti di un veicolo, come finiture interne, poggiatesta e portiere del veicolo

Voce n.	(Sotto)categorie	Informazioni dettagliate
B.		Informazioni generali relative ai sistemi, ai componenti o alle entità tecniche indipendenti
0.7.	L1e — L7e	Marca/marche (denominazione/i commerciale/i del costruttore):
0.8.	L1e — L7e	Tipo:
0.8.1.	L1e — L7e	Eventuale/i denominazione/i commerciale/i:
0.8.2.	L1e — L7e	Eventuale/i numero/i di omologazione:
0.8.3.	L1e — L7e	Data della/e omologazione/i eventualmente rilasciata/e:
0.9.		Ragione sociale e indirizzo del costruttore:
0.9.1.	L1e — L7e	Nome/i e indirizzo/i degli stabilimenti di montaggio:
0.9.2.	L1e — L7e	Nome e indirizzo dell'eventuale mandatario del costruttore:

Voce n.	(Sotto)categorie	Informazioni dettagliate
0.10.		Veicolo/i cui è destinata l'entità tecnica indipendente⁽²¹⁾:
0.10.1.	L1e — L7e	Tipo ⁽¹⁷⁾ :
0.10.2.	L1e — L7e	Variante ⁽¹⁷⁾ :
0.10.3.	L1e — L7e	Versione ⁽¹⁷⁾ :
0.10.4.	L1e — L7e	Eventuale/i denominazione/i commerciale/i:
0.10.5.	L1e — L7e	Categoria, sottocategoria e sotto-sottocategoria cui appartiene il veicolo ⁽²⁾ :
C.		Informazioni generali riguardanti il veicolo, i sistemi, i componenti o le entità tecniche indipendenti
0.12.		Conformità della produzione
0.12.1.	L1e — L7e	Descrizione dei sistemi generali di gestione a garanzia della qualità
1.		CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE GENERALI
1.7.	L4e, L5e-B, L6e-B, L7e-A2, L7e-B2, L7e-C	Lato di guida: sinistra/destra/centro ⁽⁴⁾ :
6.		INFORMAZIONI SULLA SICUREZZA FUNZIONALE
6.16.		Posti a sedere (selle e sedili)
6.16.1.	L1e — L7e	Numero di posti a sedere:
6.16.1.1	L2e, L5e, L6e, L7e	Posizione e disposizione ⁽⁸⁾ :
6.16.2.	L1e — L7e	Configurazione del posto a sedere: sedile/sella ⁽⁴⁾
6.16.3.	L1e — L7e	Descrizioni e disegni:
6.16.3.1	L1e — L7e	dei sedili e dei relativi ancoraggi:
6.16.3.2	L1e — L7e	del sistema di regolazione:
6.16.3.3	L1e — L7e	dei sistemi di spostamento e di bloccaggio:
6.16.3.4	L1e — L7e	degli ancoraggi delle cinture di sicurezza incorporati nella struttura del sedile:
6.16.3.5	L1e — L7e	delle parti del veicolo usate come ancoraggi:
6.16.4.	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Coordinate o disegno del/dei punto/i R di tutti i posti a sedere:
6.16.4.1	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Sedile del conducente:
6.16.4.2	L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Tutti gli altri posti a sedere:

Voce n.	(Sotto)categorie	Informazioni dettagliate
6.16.5.	L1e — L7e	Angolo teorico di inclinazione del tronco:
6.16.5.1	L1e — L7e	Sedile del conducente:
6.16.5.2	L1e — L7e	Tutti gli altri posti a sedere:
6.20.		Elementi di protezione degli occupanti del veicolo, comprese finiture interne e portiere del veicolo
6.20.1.		<i>Carrozzeria</i>
6.20.1.1	L2e, L5e-B, L6e-B, L7e	Materiali impiegati e modalità di costruzione:
6.20.2.		<i>Portiere di accesso, serrature e cerniere</i>
6.20.2.1	L2e, L5e, L6e, L7e	Numero di portiere e loro configurazione, dimensioni e angolo massimo di apertura ⁽⁵⁾ :
6.20.2.2	L2e, L5e, L6e, L7e	Disegno illustrante le serrature e le cerniere e la loro posizione sulle portiere:
6.20.2.3	L2e, L5e, L6e, L7e	Descrizione tecnica delle serrature e delle cerniere:
6.20.2.4	L2e, L5e, L6e, L7e	Dettagli (come le dimensioni) degli accessi, dei predellini e delle maniglie necessarie, ove applicabile:
6.20.3.		<i>Protezione interna degli occupanti</i>
6.20.3.1	L2e, L5e, L6e, L7e	Fotografie, disegni e/o un disegno esploso degli allestimenti interni, che illustrano le parti dell'abitacolo e i materiali impiegati (eccettuati i retrovisori interni, la disposizione dei comandi, i sedili e la parte posteriore dei sedili), del tetto e del tetto apribile, dello schienale:
6.20.4.		<i>Poggiatesta</i>
6.20.4.1	L2e, L5e, L6e, L7e	Poggiatesta: integrati/amovibili/separati ⁽⁴⁾ :
6.20.4.2	L2e, L5e, L6e, L7e	Descrizione dettagliata del poggiatesta indicante in particolare la natura dei materiali dell'imbottitura ed eventualmente la posizione e le caratteristiche dei supporti e degli elementi di ancoraggio del tipo di sedile per il quale viene chiesta l'omologazione:
6.20.4.3	L2e, L5e, L6e, L7e	In caso di poggiatesta "separati":
6.20.4.3.1.	L2e, L5e, L6e, L7e	Descrizione dettagliata della zona della struttura alla quale va fissato il poggiatesta:
6.20.4.3.2.	L2e, L5e, L6e, L7e	Disegni in scala delle parti significative della struttura e del poggiatesta:

r) è inserita la seguente appendice 20 bis:

«Appendice 20 bis

**Modello di scheda informativa relativa all'omologazione UE di un serbatoio di carburante
come entità tecnica indipendente**

Voce n.	(Sotto)categorie	Informazioni dettagliate
B.		Informazioni generali relative ai sistemi, ai componenti o alle entità tecniche indipendenti
0.7.	L1e — L7e	Marca/marche (denominazione/i commerciale/i del costruttore):
0.8.	L1e — L7e	Tipo:
0.8.1.	L1e — L7e	Eventuale/i denominazione/i commerciale/i:
0.8.2.	L1e — L7e	Eventuale/i numero/i di omologazione:
0.8.3.	L1e — L7e	Data della/e omologazione/i eventualmente rilasciata/e:
0.9.		Ragione sociale e indirizzo del costruttore:
0.9.1.	L1e — L7e	Nome/i e indirizzo/i degli stabilimenti di montaggio:
0.9.2.	L1e — L7e	Nome e indirizzo dell'eventuale mandatario del costruttore:
0.10.		Veicolo/i cui è destinata l'entità tecnica indipendente⁽²¹⁾:
0.10.1.	L1e — L7e	Tipo ⁽¹⁷⁾ :
0.10.2.	L1e — L7e	Variante ⁽¹⁷⁾ :
0.10.3.	L1e — L7e	Versione ⁽¹⁷⁾ :
0.10.4.	L1e — L7e	Eventuale/i denominazione/i commerciale/i:
0.10.5.	L1e — L7e	Categoria, sottocategoria e sotto-sottocategoria cui appartiene il veicolo ⁽²⁾ :
C.		Informazioni generali riguardanti il veicolo, i sistemi, i componenti o le entità tecniche indipendenti
0.12.		Conformità della produzione
0.12.1.	L1e — L7e	Descrizione dei sistemi generali di gestione a garanzia della qualità
4.		INFORMAZIONI GENERALI SULLA COMPATIBILITÀ AMBIENTALE E SULLE PRESTAZIONI DI PROPULSIONE
4.3.		Sistema di controllo delle emissioni per evaporazione
4.3.7.	L1e — L7e	Disegno schematico del serbatoio del carburante, con indicazione della capacità e del materiale:

Voce n.	(Sotto)categorie	Informazioni dettagliate
7.		INFORMAZIONI SULLA COSTRUZIONE DEL VEICOLO
7.5.		Serbatoi del carburante
7.5.1.1		Serbatoio del carburante
7.5.1.1.1.	L1e — L7e	Capacità massima:
7.5.1.1.2.	L1e — L7e	Materiali impiegati:
7.5.1.1.3.	L1e — L7e	Bocchettone del serbatoio del carburante: orifizio ristretto/etichetta ⁽⁴⁾
7.5.1.3	L1e — L7e	Disegno e descrizione tecnica del serbatoio con tutti i raccordi e le tubazioni del dispositivo di sfiato e di ventilazione, le chiusure, le valvole e i dispositivi di fissaggio:
7.5.2.		<i>Serbatoio per gas naturale compresso (GNC)</i>
7.5.2.1	L1e — L7e	La scheda informativa applicabile di cui al regolamento UNECE n. 110 (*), come prescritto per i veicoli appartenenti alla categoria M1, deve integrare la presente scheda informativa per quanto riguarda i serbatoi di GNC installati sul veicolo e i relativi dispositivi.
7.5.3.	L1e — L7e	<i>Serbatoio per gas di petrolio liquefatto (GPL)</i>
7.5.3.1	L1e — L7e	La scheda informativa applicabile di cui al regolamento UNECE n. 67 (**), come prescritto per i veicoli appartenenti alla categoria M1, deve integrare la presente scheda informativa per quanto riguarda i serbatoi di GPL installati sul veicolo e i relativi dispositivi.

(*) GU L 120 del 7.5.2011, pag. 1.

(**) GU L 72 del 14.3.2008, pag. 1.;

s) l'appendice 24 è sostituita dalla seguente:

«Appendice 24

Dichiarazione del costruttore relativa ai veicoli in grado di convertire il loro livello di prestazioni dalla sottocategoria (L3e/L4e)-A2 alla sottocategoria (L3e/L4e)-A3 e viceversa

Dichiarazione del costruttore di conversione delle caratteristiche del motociclo da (L3e/L4e)-A2 a (L3e/L4e)-A3 e viceversa

Una versione debitamente compilata della presente dichiarazione va inclusa nella documentazione informativa.

Il sottoscritto: [..... (nome, cognome e funzione)]

0.4. Ragione sociale e indirizzo del costruttore:

0.4.2. Nome e indirizzo dell'eventuale mandatario del costruttore⁽⁰⁾:

Dichiara che

Il motociclo (L3e/L4e)-A2 o (L3e/L4e)-A3⁽¹⁾:

0.2. Tipo⁽⁴⁾:

0.2.1. Variante/i⁽⁴⁾:

0.2.2. Versione/i⁽⁴⁾:

0.2.3. Eventuale/i denominazione/i commerciale/i:

0.3. Categoria, sottocategoria e sotto-sottocategoria del veicolo⁽⁵⁾:

1. Eventuale numero di omologazione:

1.1. Data dell'eventuale rilascio dell'omologazione:

3.2.2.1 Numero/i di identificazione del software delle centraline PCU/ECU⁽¹⁾: e numero/i di verifica della taratura:

è tecnicamente idoneo a essere riconfigurato nel veicolo (L3e/L4e)-A2 o (L3e/L4e)-A3⁽¹⁾ identificato di seguito:

0.2. Tipo⁽⁴⁾:

0.2.1. Variante/i⁽⁴⁾:

0.2.2. Versione/i⁽⁴⁾:

0.2.3. Eventuale/i denominazione/i commerciale/i:

0.3. Categoria, sottocategoria e sotto-sottocategoria del veicolo⁽⁵⁾:

1. Eventuale numero di omologazione:

1.1. Data dell'eventuale rilascio dell'omologazione:

3.2.2.1 Numero/i di identificazione del software delle centraline PCU/ECU⁽¹⁾: e numero/i di verifica della taratura:

Con le seguenti caratteristiche tecniche:

Caratteristiche costruttive generali⁽³⁾

1.8. Velocità massima di progetto del veicolo: km/h

1.9. Potenza massima netta: kW a min⁻¹⁽¹⁾

1.10. Rapporto potenza massima netta/massa del veicolo in ordine di marcia: kW/kg

Prestazioni di interesse ambientale⁽³⁾

4.0.6. Livello sonoro misurato conformemente a⁽²⁾:

4.0.6.1 A veicolo fermo: dB(A) al regime di: min⁻¹

4.0.6.2 A veicolo in marcia: dB(A)

4.0.6.3 Valore limite per L_{urbano}⁽⁰⁾⁽⁷⁾: dB(A)

3.2.15. Emissioni di gas di scarico misurate conformemente a⁽²⁾

3.2.15.1 Prova di tipo I: emissioni di gas di scarico dopo l'avviamento a freddo, compreso il fattore di deterioramento:

CO: mg/km

THC: mg/km

NMHC⁽⁰⁾: mg/km

NOx:	mg/km
THC+NOx ⁽⁰⁾ :	mg/km
PM ⁽⁰⁾ :	mg/km
8.7.3.2 Prova di tipo II: emissioni di gas di scarico a regime minimo (accelerato) e in accelerazione libera:	
HC:	ppm a regime minimo normale e: ppm a regime minimo accelerato
CO:	vol. % a regime minimo normale e: vol. % a regime minimo accelerato
8.7.3.2.1. Valore corretto del coefficiente di assorbimento del fumo: m ⁻¹	
Efficienza energetica misurata in base a⁽²⁾⁽³⁾:	
4.0.2. consumo di carburante ⁽⁰⁾⁽⁶⁾ :	l o kg/100 km
4.0.3. emissioni di CO ₂ ⁽⁰⁾⁽⁶⁾ :	g/km
4.0.4. consumo di energia ⁽⁰⁾⁽⁶⁾ :	Wh/km
4.0.5. autonomia elettrica ⁽⁰⁾ :	km
modificando i seguenti componenti, parti, software ecc.:	
.....	
Luogo: ...	Data: ...
Firma: ...	Nome, cognome e funzione nella società: ...

Note esplicative relative all'appendice 24

(le note a piè di pagina e le spiegazioni non sono da riportare nella dichiarazione del costruttore)

- ⁽⁰⁾ Omettere la voce se non pertinente.
- ⁽¹⁾ Cancellare la dicitura non pertinente (non è necessario cancellare nulla in caso di risposte multiple).
- ⁽²⁾ Numero del regolamento delegato della Commissione e del più recente regolamento delegato di modifica della Commissione applicabile all'omologazione. Nel caso di un regolamento delegato della Commissione con due o più fasi di applicazione, indicare anche la fase e/o il codice di applicazione. In alternativa, indicare il numero del regolamento UNECE applicabile.
- ⁽³⁾ Per dB(A), Wh/km, mg/km, g/km, ppm e km, arrotondare le unità di misura al numero intero più prossimo; per kW, l/100 km, kg/100 km, m³/100 km e vol. %, arrotondare al decimale più prossimo; per kW/kg e m⁻¹, arrotondare al centesimo più prossimo.
- ⁽⁴⁾ Indicare il codice alfanumerico Tipo-Variante-Versione o "TVV" attribuito a ciascun tipo, variante e versione come indicato al punto 2.3. della parte B dell'allegato I.
- ⁽⁵⁾ Classificate in base all'articolo 4 e all'allegato I del regolamento (UE) n. 168/2013; i codici devono essere indicati: ad esempio "L3e-A2" per un motociclo di medie prestazioni.
- ⁽⁶⁾ Per i veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna, indicare i valori "ponderati, combinati" delle emissioni di CO₂, del consumo di carburante e del consumo di energia elettrica.
- ⁽⁷⁾ Applicabile solo ai veicoli appartenenti alla categoria L3e.»
- t) il testo delle note esplicative relative all'allegato I è così modificato:
- i) la nota esplicativa (16) è sostituita dalla seguente:
- «(16) Arrotondato al numero intero più prossimo per dB(A).»;

ii) la nota esplicativa (24) è sostituita dalla seguente:

«(24) Per i veicoli muniti di CVT indicare quanto segue: 1 “rapporto di trasmissione alla velocità massima di progetto del veicolo”; 2 “rapporto di trasmissione alla potenza di picco massima”; 3 “rapporto di trasmissione alla coppia di picco massima”. I rapporti di trasmissione devono comprendere il rapporto di trasmissione dell'eventuale trasmissione primaria ed essere integrati da una fascia di tolleranza accettabile per l'autorità di omologazione. Per motori sul mozzo della ruota privi di trasmissione indicare “n/a” oppure “1”».

2) L'allegato IV è così modificato:

a) l'appendice 1 è così modificata:

- i) nel MODELLO A — sezione 1, le parole «è conforme sotto tutti gli aspetti al tipo descritto nell'omologazione UE (... numero di omologazione, compreso il numero dell'estensione) rilasciata in data (..... data del rilascio) e» sono sostituite dalle parole «è conforme sotto tutti gli aspetti al tipo descritto nell'omologazione UE (... numero di omologazione, compreso il numero dell'estensione) (CV*... numero di omologazione, compreso il numero dell'estensione)⁽³ⁱ⁾ rilasciata in data (..... data del rilascio) (CV* data del rilascio)⁽³ⁱ⁾ e»;
- ii) nel MODELLO B — sezione 1, le parole «è conforme sotto tutti gli aspetti al tipo descritto nell'omologazione UE (... numero di omologazione, compreso il numero dell'estensione) rilasciata in data (..... data del rilascio) e» sono sostituite dalle parole «è conforme sotto tutti gli aspetti al tipo descritto nell'omologazione UE (... numero di omologazione, compreso il numero dell'estensione) (CV*... numero di omologazione, compreso il numero dell'estensione)⁽³ⁱ⁾ rilasciata in data (..... data del rilascio) (CV* data del rilascio)⁽³ⁱ⁾ e»;
- iii) nel MODELLO C — sezione 1, le parole «è conforme sotto tutti gli aspetti al tipo descritto nell'omologazione UE (... numero di omologazione, compreso il numero dell'estensione) rilasciata in data (..... data del rilascio) e» sono sostituite dalle parole «è conforme sotto tutti gli aspetti al tipo descritto nell'omologazione UE (... numero di omologazione, compreso il numero dell'estensione) (CV*... numero di omologazione, compreso il numero dell'estensione)⁽³ⁱ⁾ rilasciata in data (..... data del rilascio) (CV* data del rilascio)⁽³ⁱ⁾ e»;
- iv) nella sezione 2, il titolo «Sezione 2» è sostituito dal seguente:

«Sezione 2^(o)»;

v) nella sezione 2, il punto 4.0.1. è sostituito dal seguente:

«4.0.1.	Norma ambientale: Euro (3/4/5) ⁽¹⁾ »
---------	---

vi) nella sezione 2, i punti 4.0.2., 4.0.2.1. e 4.0.2.2. sono soppressi;

vii) nella sezione 2, dopo il punto 4.0.1. sono inseriti i seguenti punti da 4.0.6. a 4.0.6.3.:

«4.0.6.	Livello sonoro misurato conformemente a ^(m) :
4.0.6.1	A veicolo fermo: dB(A) (CV*: dB(A)) ⁽³ⁱ⁾ al regime di: min ⁻¹ (CV*: min ⁻¹) ⁽³ⁱ⁾
4.0.6.2	A veicolo in marcia: dB(A) (CV*: dB(A)) ⁽³ⁱ⁾
4.0.6.3	Valore limite per L _{urbano} ^(3r) : dB(A) (CV*: dB(A)) ⁽³ⁱ⁾ »

viii) nella sezione 2, il punto 3.2.15.1. è sostituito dal seguente:

«3.2.15.1.	Prova di tipo I: emissioni di gas di scarico dopo l'avviamento a freddo, compreso il fattore di deterioramento, se applicabile:		
	CO:	mg/km	(CV*: ... mg/km) ⁽³ⁱ⁾
	THC:	mg/km	(CV*: ... mg/km) ⁽³ⁱ⁾
	NMHC:	mg/km ⁽³⁾	(CV*: ... mg/km) ⁽³ⁱ⁾
	NOx:	mg/km	(CV*: ... mg/km) ⁽³ⁱ⁾
	THC+NOx:	mg/km ⁽³⁾	(CV*: ... mg/km) ⁽³ⁱ⁾
	PM:	mg/km ⁽³⁾	(CV*: ... mg/km) ⁽³ⁱ⁾

ix) nella sezione 2, il titolo «Efficienza energetica», comprese tutte le sue voci, è sostituito da quanto segue:

«Efficienza energetica^{(m)(o)}»:

4.0.2.	Consumo di carburante ^{(3)(q)} :	l o kg/100km	(CV*: ... l o kg/100km) ^{(3)(q)(3i)}
4.0.3.	Emissioni di CO ₂ ^{(3)(q)(n)} :	g/km	(CV*: ... g/km) ^{(3)(q)(3i)}
4.0.4.	Consumo di energia ^{(3)(q)} :	Wh/km	(CV*: ... Wh/km) ^{(3)(q)(3i)}
4.0.5.	Autonomia elettrica ⁽³⁾ :	km	(CV*: ... km) ⁽³⁾⁽³ⁱ⁾

b) l'appendice 2 è così modificata:

i) il punto 0.3. è sostituito dal seguente:

«0.3.	Categoria, sottocategoria e sotto-sottocategoria del veicolo ^{(6)(u)} : ...»;
-------	--

ii) il titolo «Efficienza energetica», comprese tutte le sue voci, è sostituito da quanto segue:

«Efficienza energetica»:

4.0.2.	Consumo di carburante ^{(3)(q)} :	l o kg/100 km	(CV*: ... l o kg/100km) ^{(3)(q)(3i)}
4.0.3.	Emissioni di CO ₂ ^{(3)(q)(n)} :	g/km	(CV*: ... g/km) ^{(3)(q)(3i)}
4.0.4.	Consumo di energia ^{(3)(q)} :	Wh/km	(CV*: ... Wh/km) ^{(3)(q)(3i)}
4.0.5.	Autonomia elettrica ⁽³⁾ :	km	(CV*: ... km) ⁽³⁾⁽³ⁱ⁾

c) le note esplicative relative all'allegato IV sono così modificate:

i) la nota esplicativa (9) è sostituita dalla seguente:

«(9) Indicare il valore seguente in funzione della categoria del veicolo:

- per le sottocategorie: L1e, L2e, L6e, L7e-B1, L7e-C: la velocità massima misurata del veicolo;
- per le sottocategorie L3e, L4e, L5e, L7e-A e L7e-B2: la velocità massima di progetto del veicolo.
- per i cicli a pedali (L1e): sopprimere questa voce del certificato di conformità»;

ii) la nota esplicativa (n) è soppressa;

iii) la nota esplicativa (o) è sostituita dalla seguente:

«(o) Per dB(A), Wh/km, mg/km, g/km, ppm, mm, kg, km e km/h, arrotondare i valori al numero intero più prossimo; per kW, l/100km, kg/100 km, m³/100 km e vol %, arrotondare al decimale più prossimo; per kW/kg e m⁻¹, arrotondare al centesimo più prossimo.»;

iv) la nota esplicativa (p) è soppressa;

(v) la seconda nota esplicativa (s) sotto la nota esplicativa (t) è soppressa;

vi) è inserita la seguente nota esplicativa (u):

«(u) Le informazioni contenute in questo punto vanno indicate al punto n. 04. "Categoria del veicolo" nei certificati di conformità rilasciati in conformità al modello di cui all'allegato IV della direttiva 2002/24/CE.»;

vii) è inserita la seguente nota esplicativa (3r):

«(3r) Applicabile solo ai veicoli appartenenti alla categoria L3e.».

3) L'allegato V è così modificato:

a) il punto 3.1.6. è sostituito dal seguente:

«3.1.6. Al momento dell'omologazione non è necessario verificare l'esistenza di misure prese dal costruttore per garantire la rintracciabilità del veicolo di cui al punto 3.1.5.»;

b) il punto 3.2.8. è sostituito dal seguente:

«3.2.8. Il numero di identificazione del veicolo (*vehicle identification number* — VIN) deve, se possibile, essere riportato in una sola riga. Se il VIN è riportato su due righe, l'inizio e la fine del VIN vanno delimitati da un simbolo scelto dal costruttore, che non deve essere né una lettera maiuscola romana né un numero arabo.»;

c) nell'appendice 1, il punto 5 è sostituito dal seguente:

«5. Esempio per un motociclo L3e-A3 con informazioni aggiuntive per il veicolo convertito (CV), un motociclo L3e-A2, al di fuori del rettangolo chiaramente contrassegnato. In questo caso, ai fini di una modifica temporanea e reversibile, autorizzata dal costruttore, del motociclo L3e-A3 oggetto della prima immatricolazione, per registrarlo a livello nazionale dopo che è stato convertito a una configurazione a potenza ridotta L3e-A2 (ad esempio per gli operatori di veicoli con una patente di guida A2):

MOTORUDOLPH

L3e-A3

e4*168/2013*2691

JRM00DBP008002211

84 dB(A) – 4 250 min⁻¹

max 352 kg

L3e-A2

e4*168/2013*2692

83 dB(A) – 3 750 min⁻¹

35 kW».

4) L'allegato VI è così modificato:

a) nell'appendice 1, sezione III, il punto 2.1. è sostituito dal seguente:

«2.1.	L'omologazione è rilasciata ai sensi dell'articolo 40 del regolamento (UE) n. 168/2013 e la sua validità è pertanto limitata al gg/mm/aaaa ⁽⁶⁾ .»
-------	--

b) l'appendice 2 è così modificata:

i) nella sezione III, il punto 4.1. è sostituito dal seguente:

«4.1.	L'omologazione è rilasciata ai sensi dell'articolo 40 del regolamento (UE) n. 168/2013 e la sua validità è pertanto limitata al gg/mm/aaaa ⁽⁶⁾ .»
-------	--

ii) nella sezione III, il primo trattino del punto «NB:» è sostituito da quanto segue:

«— Se il presente modello è utilizzato per omologare un veicolo in deroga, per nuove tecnologie o concezioni, ai sensi dell'articolo 40 del regolamento (UE) n. 168/2013, l'intestazione del certificato deve essere "CERTIFICATO PROVVISORIO DI OMOLOGAZIONE UE DI UN VEICOLO COMPLETO VALIDO SOLO SUL TERRITORIO DI ...⁽⁵⁾". Il certificato di omologazione provvisorio deve inoltre riportare le restrizioni imposte in merito alla sua validità e le deroghe applicate in conformità all'articolo 30, paragrafo 4, del regolamento (UE) n. 168/2013.»

iii) le note esplicative concernenti l'appendice 2 sono sostituite da quanto segue:

«Note esplicative relative all'appendice 2

(le note a piè di pagina e le note esplicative non sono da riportare nel certificato di conformità)

(1) Cancellare la dicitura non pertinente.

(2) Indicare il codice alfanumerico Tipo-Variante-Versione o "TVV" attribuito a ciascun tipo, variante e versione come indicato al punto 2.3. dell'allegato I, parte B.

(3) Classificate in base all'articolo 4 e all'allegato I del regolamento (UE) n. 168/2013; i codici devono essere indicati, ad esempio "L3e-A1E" per un motociclo da enduro a basse prestazioni.

(4) Cfr. sezione 2.

(5) Indicare lo Stato membro.

(6) Applicabile esclusivamente all'omologazione in deroga di un veicolo, per nuove tecnologie o concezioni, ai sensi dell'articolo 40 del regolamento (UE) n. 168/2013.

(7) Applicabile esclusivamente all'omologazione nazionale di un veicolo prodotto in piccola serie, ai sensi dell'articolo 42 del regolamento (UE) n. 168/2013.

(8) In caso di modifica di uno o più articoli del regolamento (UE) n. 168/2013, indicarne solo l'ultima, in conformità alla modifica applicata per l'omologazione UE.»;

c) nell'appendice 4, sezione II, sono inseriti, prima del punto 5, i seguenti punti 4 bis. e 4 bis.1.:

«4 bis.	L'omologazione è rilasciata/estesa/rifiutata/revocata ⁽¹⁾
4 bis.1.	L'omologazione è rilasciata ai sensi dell'articolo 40 del regolamento (UE) n. 168/2013 e la sua validità è pertanto limitata al gg/mm/aaaa ⁽⁵⁾ .»

d) all'appendice 5, la sezione II è così modificata:

i) sono inseriti, prima del punto 5, i seguenti punti 4 bis. e 4 bis.1.:

«4 bis.	L'omologazione è rilasciata/estesa/rifiutata/revocata ⁽¹⁾
4 bis.1.	L'omologazione è rilasciata ai sensi dell'articolo 40 del regolamento (UE) n. 168/2013 e la sua validità è pertanto limitata al gg/mm/aaaa ⁽⁵⁾ .»

ii) il punto 5. è sostituito dal seguente:

«5.	Restrizioni della validità ⁽¹⁾⁽⁵⁾ :
-----	--

iii) il punto 6. è sostituito dal seguente:

«6.	Deroghe applicate ⁽¹⁾⁽⁵⁾ :
-----	---

5) L'allegato VII è così modificato:

a) al punto 4., la tabella 1 è soppressa;

b) il punto 5. è sostituito dal seguente:

«5. Codificazione per il sistema di numerazione dei certificati di omologazione UE di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti

Tabella 1

Codificazione per il sistema di numerazione dei certificati di omologazione UE di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti

ELENCO I — Requisiti di compatibilità ambientale e di prestazione dell'unità di propulsione		
Sistema o componente/entità tecnica indipendente (STU)	Regolamento delegato (UE) della Commissione n.	Carattere alfanumerico
Sistema: emissioni del motore (norma Euro 4)	134/2014	A1
Sistema: emissioni del motore (norma Euro 5)	134/2014	A2
Sistema: basamento (punti 1.3.1. e 1.3.2.) ed emissioni per evaporazione (punti da 1.4.1. a 1.4.3. dell'allegato IV del regolamento (UE) 168/2013)	134/2014	B1
Sistema: basamento (punti 1.3.1. e 1.3.2.) ed emissioni per evaporazione (punti da 1.4.4. a 1.4.6. dell'allegato IV del regolamento (UE) 168/2013)	134/2014	B2
Sistema: basamento (punti 1.3.1. e 1.3.2.) ed emissioni per evaporazione (punti da 1.4.7. a 1.4.8. dell'allegato IV del regolamento (UE) 168/2013)	134/2014	B3
Sistema: diagnosi ambientale di bordo (<i>on-board diagnostic</i> — OBD, fase I: punti da 1.8.1. a 1.8.2. dell'allegato IV del regolamento (UE) n. 168/2013)	134/2014	C1

ELENCO I — Requisiti di compatibilità ambientale e di prestazione dell'unità di propulsione

Sistema o componente/entità tecnica indipendente (STU)	Regolamento delegato (UE) della Commissione n.	Carattere alfanumerico
Sistema: diagnosi ambientale di bordo (<i>on-board diagnostic</i> — OBD, fase II: punto 1.8.3. dell'allegato IV del regolamento (UE) n. 168/2013)	134/2014	C2
Sistema: livello sonoro	134/2014	D
Sistema: prestazioni dell'unità di propulsione	134/2014	E
Sistema: coppia massima e potenza massima netta di un'unità di propulsione	134/2014	E1
Entità tecnica indipendente (STU): dispositivo antinquinamento	134/2014	F
Entità tecnica indipendente (STU): dispositivo di riduzione del rumore	134/2014	G
Entità tecnica indipendente (STU): dispositivo di scarico (dispositivo di controllo delle emissioni e di riduzione del rumore)	134/2014	H

ELENCO II — Prescrizioni di sicurezza funzionale del veicolo

Sistema o componente/entità tecnica indipendente (STU)	Regolamento delegato (UE) della Commissione n.	Carattere alfanumerico
Sistema: frenatura	3/2014	J
Sistema: installazione dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa	3/2014	K
Sistema: struttura di protezione in caso di capovolgimento (ROPS)	3/2014	S
Sistema: montaggio degli pneumatici	3/2014	M
Sistema: installazione di dispositivi di segnalazione acustica	3/2014	AA
Sistema: installazione di vetratura, tergicristalli e dispositivi di sbrinamento e di disappannamento	3/2014	AB
Sistema: identificazione di comandi, spie e indicatori	3/2014	AC
Sistema: ancoraggi per cinture di sicurezza	3/2014	AD
Sistema: capacità, caratteristiche e idoneità alla sterzata	3/2014	AE
Sistema: protezione degli occupanti del veicolo, come finiture interne, poggiatesta, cinture di sicurezza, portiere del veicolo	3/2014	AF
Componente/entità tecnica indipendente (STU): dispositivo di segnalazione acustica	3/2014	N

ELENCO II — Prescrizioni di sicurezza funzionale del veicolo

Sistema o componente/entità tecnica indipendente (STU)	Regolamento delegato (UE) della Commissione n.	Carattere alfanumerico
Componente/entità tecnica indipendente (STU): parabrezza anteriore non vitreo	3/2014	O
Componente/entità tecnica indipendente (STU): dispositivo lavacrystallo	3/2014	P
Componente/entità tecnica indipendente (STU): dispositivo per la visibilità posteriore	3/2014	Q
Componente/entità tecnica indipendente (STU): cinture di sicurezza	3/2014	R
Componente/entità tecnica indipendente (STU): posto a sedere (sella/sedile)	3/2014	S

ELENCO III — Costruzione dei veicoli e requisiti generali di omologazione

Sistema o componente/entità tecnica indipendente (STU)	Regolamento delegato (UE) della Commissione n.	Carattere alfanumerico
Sistema: diagnosi funzionale di bordo (<i>on-board diagnostic</i> — OBD, fase I: punti da 1.8.1. a 1.8.2. dell'allegato IV del regolamento (UE) n. 168/2013)	44/2014	T1
Sistema: diagnosi funzionale di bordo (<i>on-board diagnostic</i> — OBD, fase II: punto 1.8.3. dell'allegato IV del regolamento (UE) n. 168/2013)	44/2014	T2
Entità tecnica indipendente (STU): dispositivo di aggancio per rimorchi	44/2014	U
Entità tecnica indipendente (STU): dispositivi di protezione dall'impiego non autorizzato	44/2014	V
Entità tecnica indipendente (STU): maniglie per i passeggeri	44/2014	W
Entità tecnica indipendente (STU): poggiatesta	44/2014	X
Entità tecnica indipendente (STU): sidecar	44/2014	Y
Entità tecnica indipendente (STU): serbatoio del carburante	44/2014	Z»

6) L'allegato VIII è così modificato:

a) il punto 2.2.1.3.3. è sostituito dal seguente:

«2.2.1.3.3. Risultati della prova di tipo II⁽³⁾:

Tabella 5-2:

Risultati della prova di tipo II

Prova	HC (ppm)	CO (vol.%)	Sonda lambda	Regime del motore (min ⁻¹)	Temperatura dell'olio motore (K)	Valore misurato e corretto del coefficiente di assorbimento (m ⁻¹)
PI: Prova al minimo						—
PI: Prova al minimo accelerato						—
CI — Prova in accelerazione libera / risultati della prova di opacità del fumo	—	—	—	—	—	»

b) i punti 2.2.1.8.6. e 2.2.1.8.7. sono sostituiti dai seguenti:

«2.2.1.8.6. Emissioni di CO₂ e consumo di carburante⁽³⁾

Tabella 5-8:

Tabella dei risultati della prova di tipo VII per propulsioni munite solo di un motore a combustione o di propulsione elettrica ibrida senza carica esterna (not-externally-chargeable — NOVC)

Risultati della prova di tipo VII (TR _{TTVII})	Prova n.	CO ₂ (g/km)	Consumo di carburante (l/100km) o (kg/100km)
TR _{TTVII Measured x} ⁽ⁱ⁾ ⁽ⁱⁱ⁾	1		
	2		
	3		
TR _{TTVII Measured Mean} ⁽ⁱ⁾ ⁽ⁱⁱ⁾			
K _i ⁽ⁱ⁾ ⁽ⁱⁱⁱ⁾ ^(v) (nessuna unità)			
TR _{TTVIIx} ⁽ⁱ⁾ ^(iv) = K _i · TR _{TTVII Measured x Mean}			
Emissioni di CO ₂ e consumo di carburante dichiarati dal costruttore	—		

⁽ⁱ⁾ Se pertinente.

⁽ⁱⁱ⁾ Arrotondare a 2 decimali.

⁽ⁱⁱⁱ⁾ Arrotondare a 4 decimali.

^(iv) Arrotondare a 0 decimali.

^(v) Serie K_i = 1 se:

a) il veicolo **non** è munito di un sistema di riduzione delle emissioni a rigenerazione periodica o

b) il veicolo **non** è un veicolo ibrido elettrico.

2.2.1.8.7. Emissioni di CO₂/consumo di carburante (valori dichiarati dal costruttore)⁽³⁾

Consumo di energia elettrica e autonomia elettrica⁽³⁾:

Tabella 5-9:

Tabella dei risultati della prova di tipo VII per propulsione esclusivamente elettrica o propulsioni ibride elettriche senza ricarica esterna (NOVC) dotate di un motore elettrico per la propulsione

	Consumo di energia elettrica misurato (Wh/km)	Consumo di energia elettrica dichiarato (Wh/km)	Autonomia elettrica misurata (km)	Autonomia elettrica dichiarata (km)
Gruppo propulsore esclusivamente elettrico				
Gruppo propulsore ibrido elettrico senza ricarica esterna (NOVC)				»;

c) al punto 2.2.1.10.9., la tabella 5-13 è sostituita dalla seguente:

«Tabella 5-13:

Prescrizioni riguardanti i risultati di prova del livello sonoro

Livello di emissioni sonore	Euro 4		Euro 5
Valori limite del livello sonoro	Allegato VI, lettera D, del regolamento (UE) n. 168/2013	Limiti del livello sonoro UNECE equivalenti all'allegato VI, lettera D, del regolamento (UE) n. 168/2013	Allegato VI, lettera D, del regolamento (UE) n. 168/2013
Prescrizioni relative alle prove	Allegato VIII del regolamento (UE) n. 168/2013	Regolamenti UNECE citati nell'allegato VI, lettera D, del regolamento (UE) n. 168/2013	Regolamenti UNECE citati nell'allegato VI, lettera D, del regolamento (UE) n. 168/2013

Prescrizioni amministrative per le sottocategorie di veicoli per quanto riguarda il livello sonoro:

(Sotto)categorie di veicoli		
L1e, L6e-A	Allegato I del regolamento UNECE n. 63	Regolamento UNECE n. 63
L3e	Allegato I del regolamento UNECE n. 41	Regolamento UNECE n. 41
L2e, L4e, L5e-B, L6e-B, L7e	Allegato I del regolamento UNECE n. 9	Regolamento UNECE n. 9
Dispositivi di riduzione del rumore allo scarico di ricambio per tutte le categorie	Allegato I del regolamento UNECE n. 92	Regolamento UNECE n. 92»

d) al punto 2.2.1.10.11., la tabella 5-14 è sostituita dalla seguente:

«Tabella 5-14

Risultati di prova del livello sonoro Euro 4 o Euro 5

Categoria del veicolo	Classe di propulsione	Limite del livello sonoro Euro 4 SL_{EU4} (dB(A)) / Risultati di prova Euro 4 $TR_{TTIXEU4}$ (dB(A)) & (% di SL_{EU4})	Procedura di prova del livello sonoro Euro 4	Limite del livello sonoro Euro 5 SL_{EU5} (dB(A)) / Risultati di prova Euro 5 $TR_{TTIXEU5}$ (dB(A)) & (% di SL_{EU5})	Procedura di prova del livello sonoro Euro 5
L1e-A	PI / CI / ibrido	SL_{EU4} :63	Regolamento delegato (UE) n. 134/2014 della Commissione, allegato VIII / Regolamento UNECE n. 63	SL_{EU5} :	Regolamento UNECE n. 63
		$TR_{TTIXEU4}$:		$TR_{TTIXEU5}$:	
L1e-B	PI / CI / ibrido $v_{max} \leq 25$ km/h	SL_{EU4} :66		SL_{EU5} :	
		$TR_{TTIXEU4}$:		$TR_{TTIXEU5}$:	
	PI / CI / ibrido $v_{max} \leq 45$ km/h	SL_{EU4} :71		SL_{EU5} :	
		$TR_{TTIXEU4}$:		$TR_{TTIXEU5}$:	

Categoria del veicolo	Classe di propulsione	Limite del livello sonoro Euro 4 SL_{EU4} (dB(A)) / Risultati di prova Euro 4 $TR_{TTIXEU4}$ (dB(A)) & (% di SL_{EU4})	Procedura di prova del livello sonoro Euro 4	Limite del livello sonoro Euro 5 SL_{EU5} (dB(A)) / Risultati di prova Euro 5 $TR_{TTIXEU5}$ (dB(A)) & (% di SL_{EU5})	Procedura di prova del livello sonoro Euro 5
L2e	PI / CI / ibrido	$SL_{EU4}:76$	Regolamento delegato (UE) n. 134/2014 della Commissione, allegato VIII / Regolamento UNECE n. 9	SL_{EU5} :	Regolamento UNECE n. 9
		STR_{EU4} :		STR_{EU5} :	
L3e	PI / CI / ibrido PMR ≤ 25	$SL_{EU4}:73$	Regolamento UNECE n. 41	SL_{EU5} :	Regolamento UNECE n. 41
		$TR_{TTIXEU4}$:		$TR_{TTIXEU5}$:	
	PI / CI / ibrido $25 < PMR \leq 50$	$SL_{EU4}:74$		SL_{EU5} :	
		STR_{EU4} :		STR_{EU5} :	
	PI / CI / ibrido PMR > 50	$SL_{EU4}:77$		SL_{EU5} :	
		$TR_{TTIXEU4}$:		$TR_{TTIXEU5}$:	
L4e	PI / CI / ibrido	$SL_{EU4}:80$	Regolamento delegato (UE) n. 134/2014 della Commissione, allegato VIII / Regolamento UNECE n. 9	SL_{EU5} :	Regolamento UNECE n. 9
		$TR_{TTIXEU4}$:		$TR_{TTIXEU5}$:	
L5e-A	PI / CI / ibrido	$SL_{EU4}:80$	Regolamento delegato (UE) n. 134/2014 della Commissione, allegato VIII / Regolamento UNECE n. 9	SL_{EU5} :	Regolamento UNECE n. 9
		STR_{EU4} :		STR_{EU5} :	
L5e-B	PI / CI / ibrido	$SL_{EU4}:80$		SL_{EU5} :	
		STR_{EU4} :		STR_{EU5} :	
L6e-A	PI / CI / ibrido	$SL_{EU4}:80$	Regolamento delegato (UE) n. 134/2014 della Commissione, allegato VIII / Regolamento UNECE n. 63	SL_{EU5} :	Regolamento UNECE n. 63
		$TR_{TTIXEU4}$:		$TR_{TTIXEU5}$:	

Categoria del veicolo	Classe di propulsione	Limite del livello sonoro Euro 4 SL_{EU4} (dB(A)) / Risultati di prova Euro 4 $TR_{TTIXEU4}$ (dB(A)) & (% di SL_{EU4})	Procedura di prova del livello sonoro Euro 4	Limite del livello sonoro Euro 5 SL_{EU5} (dB(A)) / Risultati di prova Euro 5 $TR_{TTIXEU5}$ (dB(A)) & (% di SL_{EU5})	Procedura di prova del livello sonoro Euro 5
L6e-B	PI / CI / ibrido	$SL_{EU4}:80$	Regolamento delegato (UE) n. 134/2014 della Commissione, allegato VIII / regolamento UNECE n. 9	SL_{EU5} :	Regolamento UNECE n. 9»
		$TR_{TTIXEU4}$:		$TR_{TTIXEU5}$:	
L7e-A	PI / CI / ibrido	$SL_{EU4}:80$		SL_{EU5} :	
		$TR_{TTIXEU4}$:		$TR_{TTIXEU5}$:	
L7e-B	PI / CI / ibrido	$SL_{EU4}:80$		SL_{EU5} :	
		$TR_{TTIXEU4}$:		$TR_{TTIXEU5}$:	
L7e-C	PI / CI / ibrido	$SL_{EU4}:80$		SL_{EU5} :	
		$TR_{TTIXEU4}$:		$TR_{TTIXEU5}$:	

e) i punti 2.2.1.10.12. e 2.2.1.10.13. sono sostituiti dai seguenti:

«2.2.1.10.12.	Livello sonoro a veicolo fermo: dB(A) al regime di: min^{-1}
2.2.1.10.13.	Marca/marche e tipo/i di dispositivi di ricambio ⁽³⁾ per la riduzione del rumore:»;

f) è inserito il seguente punto 2.2.1.10.14.:

«2.2.1.10.14.	Posizione del numero di omologazione (aggiungere disegni, fotografie) ⁽³⁾ :».
---------------	--

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2016/1826 DELLA COMMISSIONE**del 14 ottobre 2016****relativo alla non approvazione della sostanza attiva triciclazolo in conformità al regolamento (CE) n. 1107/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'immissione sul mercato dei prodotti fitosanitari****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1107/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, relativo all'immissione sul mercato dei prodotti fitosanitari e che abroga le direttive del Consiglio 79/117/CEE e 91/414/CEE ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 13, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) In conformità all'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1107/2009, il 21 dicembre 2012 la società Dow AgroSciences ha presentato all'Italia una domanda di approvazione della sostanza attiva triciclazolo.
- (2) In conformità all'articolo 9, paragrafo 3, del suddetto regolamento, il 4 febbraio 2013 lo Stato membro relatore ha informato il richiedente, gli altri Stati membri, la Commissione e l'Autorità europea per la sicurezza alimentare («l'Autorità») in merito all'ammissibilità della domanda.
- (3) Gli effetti della sostanza attiva sopra citata sulla salute umana e animale e sull'ambiente sono stati valutati, conformemente alle disposizioni dell'articolo 11, paragrafi 2 e 3, del suddetto regolamento, per l'impiego proposto dal richiedente. In data 7 gennaio 2014 lo Stato membro relatore ha presentato un progetto di rapporto di valutazione alla Commissione e all'Autorità.
- (4) L'Autorità ha rispettato il disposto dell'articolo 12, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1107/2009. In conformità all'articolo 12, paragrafo 3, di tale regolamento essa ha chiesto al richiedente di fornire informazioni supplementari agli Stati membri, alla Commissione e all'Autorità stessa. La valutazione delle informazioni supplementari da parte dello Stato membro relatore è stata presentata all'Autorità sotto forma di progetto aggiornato di rapporto di valutazione.
- (5) Il progetto di rapporto di valutazione è stato esaminato dagli Stati membri e dall'Autorità. Il 18 febbraio 2015 l'Autorità ha presentato alla Commissione le sue conclusioni sulla valutazione del rischio della sostanza attiva triciclazolo ⁽²⁾. L'Autorità ha ritenuto non conclusiva la valutazione del potenziale genotossico e cancerogeno della sostanza, per cui non è stato possibile stabilire i valori di riferimento (ADI, ARfD e AOEL) da utilizzare nelle valutazioni del rischio per la salute umana. Di conseguenza non è stato possibile effettuare la valutazione del rischio per gli operatori, i lavoratori, gli astanti, i residenti e i consumatori. L'Autorità ha inoltre concluso che il materiale di prova impiegato negli studi di tossicità non era rappresentativo delle specifiche tecniche proposte per la sostanza attiva e relative impurezze. Non è stato inoltre possibile valutare compiutamente alcuni aspetti, tra cui la potenzialità del triciclazolo di agire come interferente endocrino e il rischio di contaminazione delle acque sotterranee da parte dei metaboliti la cui rilevanza tossicologica è sconosciuta.
- (6) La Commissione ha invitato il richiedente a presentare le sue osservazioni in merito alle conclusioni dell'Autorità e, in conformità all'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1107/2009, in merito al progetto di relazione di esame. Le osservazioni presentate dal richiedente sono state oggetto di attenta analisi.
- (7) Nonostante le argomentazioni presentate dal richiedente non è stato tuttavia possibile dissipare le perplessità di cui al considerando 5.

⁽¹⁾ GUL 309 del 24.11.2009, pag. 1.⁽²⁾ EFSA Journal 2015;13(2):4032, disponibile online all'indirizzo: www.efsa.europa.eu/efsajournal

- (8) Non è stato quindi dimostrato che si possa concludere, per quanto riguarda uno o più impieghi rappresentativi di almeno un prodotto fitosanitario contenente il triciclazolo, che i criteri di approvazione di cui all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1107/2009 sono soddisfatti. Non è pertanto opportuno approvare la sostanza attiva triciclazolo a norma dell'articolo 13, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1107/2009.
- (9) Il presente regolamento non pregiudica la presentazione di un'ulteriore domanda relativa al triciclazolo a norma dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 1107/2009.
- (10) Il comitato permanente per le piante, gli animali, gli alimenti e i mangimi non ha espresso alcun parere entro il termine fissato dal suo presidente. Poiché è stato ritenuto necessario un atto di esecuzione, il presidente ha sottoposto il progetto di tale atto al comitato di appello per una nuova delibera. Il comitato di appello non ha espresso alcun parere,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Non approvazione della sostanza attiva

La sostanza attiva triciclazolo non è approvata.

Articolo 2

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo 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 14 ottobre 2016

Per la Commissione
Il presidente
Jean-Claude JUNCKER

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2016/1827 DELLA COMMISSIONE**del 14 ottobre 2016****recante duecentocinquantacinquesima modifica del regolamento (CE) n. 881/2002 del Consiglio, che impone specifiche misure restrittive nei confronti di determinate persone ed entità associate alle organizzazioni dell'ISIL (Da'esh) e di Al-Qaeda**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 881/2002 del Consiglio, del 27 maggio 2002, che impone specifiche misure restrittive nei confronti di determinate persone ed entità associate alle organizzazioni dell'ISIL (Da'esh) e di Al-Qaeda ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), e l'articolo 7 bis, paragrafo 5,

considerando quanto segue:

- (1) Nell'allegato I del regolamento (CE) n. 881/2002 figura l'elenco delle persone, dei gruppi e delle entità a cui si applica il congelamento dei capitali e delle risorse economiche a norma del regolamento.
- (2) L'11 ottobre 2016 il Comitato per le sanzioni del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite (CSNU) ha deciso di cancellare una persona fisica e di modificare una voce del suo elenco delle persone, dei gruppi e delle entità a cui si applica il congelamento dei capitali e delle risorse economiche. Occorre pertanto aggiornare opportunamente l'allegato I del regolamento (CE) n. 881/2002,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

L'allegato I del regolamento (CE) n. 881/2002 è modificato conformemente all'allegato del presente regolamento.

*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 14 ottobre 2016

*Per la Commissione,
a nome del presidente**il Capo facente funzioni del Servizio degli strumenti di politica
estera*

⁽¹⁾ GUL 139 del 29.5.2002, pag. 9.

ALLEGATO

L'allegato I del regolamento (CE) n. 881/2002 è così modificato:

(1) la voce seguente è cancellata dall'elenco «Persone fisiche»:

«Nasir 'Abd-Al-Karim 'Abdullah Al-Wahishi [alias: a) Nasir al-Wahishi, b) Abu Basir Nasir al-Wahishi, c) Naser Abdel Karim al-Wahishi, d) Nasir Abd al-Karim al-Wuhayshi, e) Abu Basir Nasir Al-Wuhayshi, f) Nasser Abdul-karim Abdullah al-Wouhichi, g) Abu Baseer al-Wehaishi, h) Abu Basir Nasser al-Wuhishi, i) Abdul Kareem Abdullah Al-Woohaishi, j) Nasser Abdelkarim Saleh Al Wahichi, k) Abu Basir, l) Abu Bashir]. Data di nascita: a) 1.10.1976, b) 8.10.1396 (calendario Hijri). Luogo di nascita: Yemen. Cittadinanza: yemenita. N. passaporto: 40483 (passaporto yemenita rilasciato il 5.1.1997). Altre informazioni: sarebbe deceduto in Yemen nel giugno 2015. Data di designazione di cui all'articolo 7 *quinquies*, paragrafo 2, punto i): 19.1.2010.»

(2) La voce seguente dell'elenco «Persone fisiche» è così modificata:

il testo «Yazid Sufaat [alias: a) Joe, b) Abu Zufar]. Indirizzo: Taman Bukit Ampang, Selangor, Malaysia. Data di nascita: 20.1.1964. Luogo di nascita: Johor, Malaysia. Nazionalità: malese. Passaporto n.: A 10472263. Numero di identificazione nazionale: 640120-01-5529. Data di designazione di cui all'articolo 2 *bis*, paragrafo 4, lettera b): 9.9.2003.» è sostituito dal seguente:

«Yazid Sufaat [alias: a) Joe, b) Abu Zufar]. Indirizzo: a) Taman Bukit Ampang, Selangor, Malaysia (indirizzo precedente), b) Malaysia (in carcere dal 2013). Data di nascita: 20.1.1964. Luogo di nascita: Johor, Malaysia. Cittadinanza: malese. Numero del passaporto: A 10472263. Numero di identificazione nazionale: 640120-01-5529. Data di designazione di cui all'articolo 7 *quinquies*, paragrafo 2, punto i): 9.9.2003.»

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2016/1828 DELLA COMMISSIONE**del 14 ottobre 2016****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 14 ottobre 2016

*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	MA	124,5
	ZZ	124,5
0707 00 05	TR	145,2
	ZZ	145,2
0709 93 10	TR	138,5
	ZZ	138,5
0805 50 10	AR	92,2
	CL	85,2
	TR	90,3
	UY	31,0
	ZA	94,7
	ZZ	78,7
	0806 10 10	BR
0808 10 80	EG	169,2
	TR	144,7
	ZZ	199,8
	AR	191,8
	AU	196,9
0808 30 90	BR	124,9
	CL	154,5
	NZ	145,5
	ZA	112,2
	ZZ	154,3
	CN	59,0
	TR	134,9
ZZ	97,0	

⁽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».

RETTIFICHE

Retifica del regolamento (UE) 2016/919 della Commissione, del 27 maggio 2016, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per i sottosistemi «controllo-comando e segnalamento» del sistema ferroviario nell'Unione europea

(Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 158 del 15 giugno 2016)

Pagina 37, punto 6.1.1.2, numero 4:

anziché: «4) di casi specifici, descritti al punto 7.2.9.»

leggasi: «4) di casi specifici, descritti al punto 7.6.»

Pagina 56, allegato, punto 7.4.4, numero 4, iii), prima frase:

anziché: «le date alle quali i veicoli transfrontalieri esistenti potranno beneficiare pienamente dell'esercizio con veicoli "con equipaggiamento di bordo solo ETCS" sulla rete ad alta velocità, sui corridoi o su altre parti della rete;»

leggasi: «le date alle quali i veicoli transfrontalieri esistenti potranno beneficiare pienamente dell'esercizio "con equipaggiamento di bordo solo ETCS" sulla rete ad alta velocità, sui corridoi o su altre parti della rete;».

Pagina 59, allegato, punto 7.6.2.2, prima colonna, quinta e sesta casella:

anziché: «Riferimento 51:»

leggasi: «Riferimento 6:».

Pagina 72, allegato A, tabella A 2.3, numero d'ordine 3:

anziché:

«SUBSET-023	Glossary of Terms and Abbreviations	3.2.0»	
-------------	-------------------------------------	--------	--

leggasi:

«SUBSET-023	Glossary of Terms and Abbreviations	3.3.0	Nota 14».
-------------	-------------------------------------	-------	-----------

Pagina 72, allegato A, tabella A 2.3, numero d'ordine 4:

anziché:

«SUBSET-026	System Requirements Specification	3.5.0»	
-------------	-----------------------------------	--------	--

leggasi:

«SUBSET-026	System Requirements Specification	3.6.0	Nota 14».
-------------	-----------------------------------	-------	-----------

Pagina 72, allegato A, tabella A 2.3, numero d'ordine 5:

anziché:

«SUBSET-027	FIS Juridical Recording	3.2.0»	
-------------	-------------------------	--------	--

leggasi:

«SUBSET-027	FIS Juridical Recording	3.3.0	Nota 14».
-------------	-------------------------	-------	-----------

Pagina 72, allegato A, tabella A 2.3, numero d'ordine 6:

anziché:

«ERA_ERTMS_015560	ETCS Driver Machine interface	3.5.0	Nota 14»
-------------------	-------------------------------	-------	----------

leggasi:

«ERA_ERTMS_015560	ETCS Driver Machine interface	3.6.0	Nota 14».
-------------------	-------------------------------	-------	-----------

Pagina 73, allegato A, tabella A 2.3, numero d'ordine 27:

anziché:

«SUBSET-091	Safety Requirements for the Technical Interoperability of ETCS in Levels 1 and 2	3.5.0»	
-------------	--	--------	--

leggasi:

«SUBSET-091	Safety Requirements for the Technical Interoperability of ETCS in Levels 1 and 2	3.6.0	Nota 14».
-------------	--	-------	-----------

Pagina 76, allegato A, nota 14:

anziché: «l'Agenzia pubblicherà in un documento tecnico le ulteriori informazioni da visualizzare nell'interfaccia macchinista/macchina per motivi di ergonomia del macchinista.»

leggasi: «l'Agenzia pubblicherà in un documento tecnico le ulteriori informazioni da visualizzare nell'interfaccia macchinista/macchina per motivi di ergonomia del macchinista ⁽¹⁾».

⁽¹⁾ Il documento tecnico dell'Agenzia, elaborato in cooperazione con il settore conformemente alla richiesta del comitato di cui all'articolo 29, paragrafo 1, della direttiva 2008/57/CE, definisce gli elementi supplementari di informazione sull'interfaccia macchina/macchinista e individua le modifiche nelle specifiche pertinenti. Il contenuto del documento tecnico dell'Agenzia è coordinato con gli altri requisiti pertinenti per l'interfaccia macchina/macchinista nell'ambito dei documenti aggiornati di cui ai nn. d'ordine 3, 4, 5, 6 e 27.»

ISSN 1977-0707 (edizione elettronica)
ISSN 1725-258X (edizione cartacea)



Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea
2985 Lussemburgo
LUSSEMBURGO

IT