

# Gazzetta ufficiale

# L 225

## dell'Unione europea



Edizione  
in lingua italiana

Legislazione

63° anno

14 luglio 2020

Sommario

### II Atti non legislativi

#### REGOLAMENTI

- ★ **Regolamento di esecuzione (UE) 2020/1017 della Commissione, del 13 luglio 2020, che istituisce massimali di bilancio per il 2020 applicabili ad alcuni regimi di sostegno diretto di cui al regolamento (UE) n. 1307/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio** ..... 1
- ★ **Regolamento di esecuzione (UE) 2020/1018 della Commissione, del 13 luglio 2020, che approva il pirofosfato ferrico come sostanza attiva a basso rischio in conformità al regolamento (CE) n. 1107/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'immissione sul mercato dei prodotti fitosanitari, e che modifica l'allegato del regolamento di esecuzione (UE) n. 540/2011 della Commissione <sup>(1)</sup>** ..... 9
- ★ **Regolamento di esecuzione (UE) 2020/1019 della Commissione, del 13 luglio 2020, che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2015/840** ..... 13
- ★ **Regolamento di esecuzione (UE) 2020/1020 della Commissione, del 13 luglio 2020, che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 801/2014** ..... 15

#### ATTI ADOTTATI DA ORGANISMI CREATI DA ACCORDI INTERNAZIONALI

- ★ **Regolamento UN n. 12 — Disposizioni uniformi riguardanti l'omologazione dei veicoli in relazione alla protezione del conducente dal meccanismo dello sterzo in caso di urto [2020/1021]** ..... 17
- ★ **Decisione n. 1/2020 del comitato misto istituito dall'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica, del 12 giugno 2020, che modifica l'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica [2020/1022]** ..... 53

<sup>(1)</sup> Testo rilevante ai fini del SEE.

IT

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

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



## II

(Atti non legislativi)

## REGOLAMENTI

## REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2020/1017 DELLA COMMISSIONE

del 13 luglio 2020

**che istituisce massimali di bilancio per il 2020 applicabili ad alcuni regimi di sostegno diretto di cui al regolamento (UE) n. 1307/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 1307/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, recante norme sui pagamenti diretti agli agricoltori nell'ambito dei regimi di sostegno previsti dalla politica agricola comune e che abroga il regolamento (CE) n. 637/2008 del Consiglio e il regolamento (CE) n. 73/2009 del Consiglio <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 22, paragrafo 1, l'articolo 36, paragrafo 4, l'articolo 42, paragrafo 2, l'articolo 47, paragrafo 3, l'articolo 49, paragrafo 2, l'articolo 51, paragrafo 4, e l'articolo 53, paragrafo 7,

considerando quanto segue:

- (1) Per ciascuno Stato membro che attua il regime di pagamento di base di cui al titolo III, capo 1, del regolamento (UE) n. 1307/2013, il massimale nazionale annuo di cui all'articolo 22, paragrafo 1, del suddetto regolamento per il 2020 deve essere fissato dalla Commissione deducendo dal massimale nazionale annuo stabilito nell'allegato II i massimali fissati a norma degli articoli 42, 47, 49, 51 e 53 di detto regolamento. In conformità dell'articolo 22, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 1307/2013, occorre tener conto degli eventuali aumenti applicati dagli Stati membri ai sensi di tale disposizione.
- (2) Per ciascuno Stato membro che attua il regime di pagamento unico per superficie di cui al titolo III, capo 1, del regolamento (UE) n. 1307/2013, il massimale nazionale annuo di cui all'articolo 36, paragrafo 4, del suddetto regolamento per il 2020 deve essere fissato dalla Commissione deducendo dal massimale nazionale annuo stabilito nell'allegato II i massimali fissati a norma degli articoli 42, 47, 49, 51 e 53 di detto regolamento. Ai sensi dell'articolo 36, paragrafo 4, secondo comma, del regolamento (UE) n. 1307/2013, al momento di fissare il massimale nazionale annuo per il regime di pagamento unico per superficie, la Commissione tiene conto di qualsiasi aumento applicato dagli Stati membri conformemente a tale disposizione.
- (3) Per ciascuno Stato membro che concede il pagamento redistributivo di cui al titolo III, capo 2, del regolamento (UE) n. 1307/2013, il massimale nazionale annuo di cui all'articolo 42, paragrafo 2, del suddetto regolamento per il 2020 deve essere fissato dalla Commissione in base alla percentuale comunicata dallo Stato membro a norma dell'articolo 42, paragrafo 1, di detto regolamento.
- (4) In merito al pagamento per le pratiche agricole benefiche per il clima e l'ambiente, di cui al titolo III, capo 3, del regolamento (UE) n. 1307/2013 per il 2020, i massimali nazionali annui di cui all'articolo 47, paragrafo 3, del suddetto regolamento per il 2020 devono essere calcolati conformemente alle disposizioni dell'articolo 47, paragrafo 1, di detto regolamento e ammontare al 30 % del massimale nazionale dello Stato membro interessato come stabilito nell'allegato II del medesimo regolamento.
- (5) Per gli Stati membri che concedono il pagamento per le zone soggette a vincoli naturali di cui al titolo III, capo 4, del regolamento (UE) n. 1307/2013, i massimali nazionali annui di cui all'articolo 49, paragrafo 2, del suddetto regolamento per il 2020 devono essere fissati dalla Commissione in base alla percentuale comunicata dagli Stati membri interessati a norma dell'articolo 49, paragrafo 1, del medesimo regolamento.

<sup>(1)</sup> GU L 347 del 20.12.2013, pag. 608.

- (6) In merito al pagamento per i giovani agricoltori di cui al titolo III, capo 5, del regolamento (UE) n. 1307/2013, i massimali nazionali annui di cui all'articolo 51, paragrafo 4, del suddetto regolamento per il 2020 devono essere fissati dalla Commissione in base alla percentuale comunicata dagli Stati membri a norma dell'articolo 51, paragrafo 1, di detto regolamento e non possono superare il 2 % del massimale annuo fissato nell'allegato II.
- (7) Se l'importo totale del pagamento per i giovani agricoltori chiesto per il 2020 in uno Stato membro supera il massimale fissato a norma dell'articolo 51, paragrafo 4, del regolamento (UE) n. 1307/2013 per quello Stato membro, lo Stato membro deve finanziare la differenza conformemente all'articolo 51, paragrafo 2, del suddetto regolamento nel rispetto dell'importo massimo stabilito all'articolo 51, paragrafo 1, del medesimo regolamento. A fini di chiarezza, è opportuno fissare tale importo massimo per ciascuno Stato membro.
- (8) Per ciascuno Stato membro che concede il sostegno accoppiato facoltativo di cui al titolo IV, capo 1, del regolamento (UE) n. 1307/2013 nel 2020, la Commissione deve fissare i massimali nazionali annui di cui all'articolo 53, paragrafo 7, del suddetto regolamento per il 2020 in base alla percentuale comunicata dallo Stato membro interessato a norma dell'articolo 54, paragrafo 1, del medesimo regolamento.
- (9) Conformemente all'articolo 137, paragrafo 1, secondo comma, dell'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica, nel Regno Unito per l'anno di domanda 2020 non si applica il regolamento (UE) n. 1307/2013 applicabile nell'anno 2020. Per tale motivo, nel regolamento non è necessario stabilire il massimale per il 2020 per il Regno Unito.
- (10) Per quanto riguarda il 2020, l'attuazione dei regimi di sostegno diretto di cui al regolamento (UE) n. 1307/2013 è iniziata il 1° gennaio 2020. Per motivi di coerenza tra l'applicabilità del suddetto regolamento nell'anno di domanda 2020 e l'applicabilità dei massimali di bilancio corrispondenti, è opportuno che il presente regolamento si applichi a decorrere dalla medesima data.
- (11) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato per i pagamenti diretti,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### *Articolo 1*

1. I massimali nazionali annui per il 2020 per il regime di pagamento di base di cui all'articolo 22, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1307/2013 sono fissati al punto I dell'allegato del presente regolamento.
2. I massimali nazionali annui per il 2020 per il regime di pagamento unico per superficie di cui all'articolo 36, paragrafo 4, del regolamento (UE) n. 1307/2013 sono fissati al punto II dell'allegato del presente regolamento.
3. I massimali nazionali annui per il 2020 per il pagamento redistributivo di cui all'articolo 42, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 1307/2013 sono fissati al punto III dell'allegato del presente regolamento.
4. I massimali nazionali annui per il 2020 per il pagamento per le pratiche agricole benefiche per il clima e l'ambiente di cui all'articolo 47, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 1307/2013 sono fissati al punto IV dell'allegato del presente regolamento.
5. I massimali nazionali annui per il 2020 per il pagamento per le zone soggette a vincoli naturali di cui all'articolo 49, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 1307/2013 sono fissati al punto V dell'allegato del presente regolamento.
6. I massimali nazionali annui per il 2020 per il pagamento per i giovani agricoltori di cui all'articolo 51, paragrafo 4, del regolamento (UE) n. 1307/2013 sono fissati al punto VI dell'allegato del presente regolamento.
7. Gli importi massimi per il 2020 per il pagamento per i giovani agricoltori di cui all'articolo 51, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1307/2013 sono fissati al punto VII dell'allegato del presente regolamento.
8. I massimali nazionali annui per il 2020 per il sostegno accoppiato facoltativo di cui all'articolo 53, paragrafo 7, del regolamento (UE) n. 1307/2013 sono fissati al punto VIII dell'allegato del presente regolamento.

*Articolo 2*

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

Esso si applica a decorrere dal 1° gennaio 2020.

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

Fatto a Bruxelles, il 13 luglio 2020

*Per la Commissione*  
*La president*  
Ursula VON DER LEYEN

---

## ALLEGATO

I. **Massimali nazionali annui per il regime di pagamento di base di cui all'articolo 22, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1307/2013**

*(in migliaia di EUR)*

Anno civile	2020
Belgio	211 289
Danimarca	530 782
Germania	2 941 232
Irlanda	825 611
Grecia	1 091 170
Spagna	2 845 377
Francia	3 025 958
Croazia	149 768
Italia	2 118 140
Lussemburgo	22 741
Malta	650
Paesi Bassi	459 920
Austria	470 383
Portogallo	279 562
Slovenia	75 223
Finlandia	262 840
Svezia	399 568

II. **Massimali nazionali annui per il regime di pagamento unico per superficie di cui all'articolo 36, paragrafo 4, del regolamento (UE) n. 1307/2013**

*(in migliaia di EUR)*

Anno civile	2020
Bulgaria	379 289
Cechia	478 299
Estonia	110 920
Cipro	29 643
Lettonia	160 460
Lituania	200 349
Ungheria	727 048
Polonia	1 553 589
Romania	974 939
Slovacchia	221 593

**III. Massimali nazionali annui per il pagamento redistributivo di cui all'articolo 42, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 1307/2013**

*(in migliaia di EUR)*

Anno civile	2020
Belgio	46 100
Bulgaria	55 900
Germania	330 210
Francia	687 718
Croazia	33 208
Lituania	77 554
Polonia	281 452
Portogallo	23 050
Romania	104 163

**IV. Massimali nazionali annui per il pagamento per le pratiche agricole benefiche per il clima e l'ambiente di cui all'articolo 47, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 1307/2013**

*(in migliaia di EUR)*

Anno civile	2020
Belgio	144 557
Bulgaria	238 888
Cechia	261 843
Danimarca	245 627
Germania	1 415 187
Estonia	50 810
Irlanda	363 320
Grecia	550 385
Spagna	1 468 030
Francia	2 063 154
Croazia	99 624
Italia	1 111 301
Cipro	14 593
Lettonia	90 826
Lituania	155 108
Lussemburgo	10 030
Ungheria	399 476
Malta	1 573
Paesi Bassi	198 261
Austria	207 521

(in migliaia di EUR)

Anno civile	2020
Polonia	1 017 297
Portogallo	179 807
Romania	570 959
Slovenia	40 283
Slovacchia	118 316
Finlandia	157 389
Svezia	209 930

**V. Massimali nazionali annui per il pagamento per le zone soggette a vincoli naturali di cui all'articolo 49, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 1307/2013**

(in migliaia di EUR)

Anno civile	2020
Danimarca	2 657
Slovenia	2 122

**VI. Massimali nazionali annui per il pagamento per i giovani agricoltori di cui all'articolo 51, paragrafo 4, del regolamento (UE) n. 1307/2013**

(in migliaia di EUR)

Anno civile	2020
Belgio	9 095
Bulgaria	2 771
Cechia	1 746
Danimarca	15 556
Germania	47 173
Estonia	1 321
Irlanda	24 221
Grecia	36 692
Spagna	97 869
Francia	68 772
Croazia	6 642
Italia	74 087
Cipro	686
Lettonia	6 055
Lituania	6 463
Lussemburgo	501
Ungheria	5 326

*(in migliaia di EUR)*

Anno civile	2020
Malta	21
Paesi Bassi	13 217
Austria	13 835
Polonia	33 910
Portogallo	11 987
Romania	20 547
Slovenia	2 014
Slovacchia	1 706
Finlandia	5 246
Svezia	13 995

**VII. Importi massimi per il pagamento per i giovani agricoltori di cui all'articolo 51, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1307/2013**

*(in migliaia di EUR)*

Anno civile	2020
Belgio	9 637
Bulgaria	15 926
Cechia	17 456
Danimarca	16 375
Germania	94 346
Estonia	3 387
Irlanda	24 221
Grecia	36 692
Spagna	97 869
Francia	137 544
Croazia	6 642
Italia	74 087
Cipro	973
Lettonia	6 055
Lituania	10 341
Lussemburgo	669
Ungheria	26 632
Malta	105
Paesi Bassi	13 217
Austria	13 835
Polonia	67 820
Portogallo	11 987

*(in migliaia di EUR)*

Anno civile	2020
Romania	38 064
Slovenia	2 686
Slovacchia	7 888
Finlandia	10 493
Svezia	13 995

**VIII. Massimali nazionali annui per il sostegno accoppiato facoltativo di cui all'articolo 53, paragrafo 7, del regolamento (UE) n. 1307/2013**

*(in migliaia di EUR)*

Anno civile	2020
Belgio	80 935
Bulgaria	119 444
Cechia	130 921
Danimarca	24 135
Estonia	6 315
Irlanda	3 000
Grecia	182 056
Spagna	584 919
Francia	1 031 577
Croazia	49 812
Italia	478 600
Cipro	3 891
Lettonia	45 413
Lituania	77 554
Lussemburgo	160
Ungheria	199 738
Malta	3 000
Paesi Bassi	3 350
Austria	14 526
Polonia	504 743
Portogallo	117 535
Romania	272 554
Slovenia	17 456
Slovacchia	59 120
Finlandia	102 828
Svezia	90 970

**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2020/1018 DELLA COMMISSIONE****del 13 luglio 2020****che approva il pirofosfato ferrico come sostanza attiva a basso rischio in conformità al regolamento (CE) n. 1107/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'immissione sul mercato dei prodotti fitosanitari, e che modifica l'allegato del regolamento di esecuzione (UE) n. 540/2011 della Commissione****(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 <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 13, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 22, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) In conformità all'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1107/2009, il 28 dicembre 2015 la società BROS Sp. z o.o. Sp.k. ha presentato alla Polonia una domanda di approvazione della sostanza attiva pirofosfato ferrico.
- (2) In conformità all'articolo 9, paragrafo 3, di tale regolamento, il 24 giugno 2016 la Polonia, in qualità di Stato membro relatore, ha informato il richiedente, gli altri Stati membri, la Commissione e l'Autorità europea per la sicurezza alimentare («l'Autorità») dell'ammissibilità della domanda.
- (3) Il 21 agosto 2018 lo Stato membro relatore ha presentato alla Commissione, con copia all'Autorità, un progetto di rapporto di valutazione in cui si valuta se sia prevedibile che tale sostanza attiva rispetti i criteri di approvazione previsti all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1107/2009.
- (4) L'Autorità ha agito in conformità alle disposizioni dell'articolo 12, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1107/2009. In conformità all'articolo 12, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1107/2009, essa ha chiesto al richiedente di fornire informazioni supplementari agli Stati membri, alla Commissione e all'Autorità stessa. La valutazione delle informazioni supplementari effettuata dallo Stato membro relatore è stata presentata all'Autorità il 9 agosto 2019 sotto forma di progetto di rapporto di valutazione aggiornato.
- (5) Il 17 dicembre 2019 l'Autorità ha comunicato al richiedente, agli Stati membri e alla Commissione le proprie conclusioni <sup>(2)</sup> in cui precisa se sia prevedibile che la sostanza attiva pirofosfato ferrico rispetti i criteri di approvazione previsti all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1107/2009. L'Autorità ha messo le sue conclusioni a disposizione del pubblico.
- (6) La Commissione ha presentato al comitato permanente per le piante, gli animali, gli alimenti e i mangimi la relazione di esame per il pirofosfato ferrico il 23 e il 24 marzo 2020 e il progetto del presente regolamento che dispone l'approvazione di tale sostanza il 19 maggio 2020.
- (7) Al richiedente è stata data la possibilità di presentare osservazioni sulla relazione di esame.
- (8) Per quanto riguarda uno o più impieghi rappresentativi di almeno un prodotto fitosanitario contenente la sostanza attiva, in particolare gli impieghi esaminati e descritti dettagliatamente nella relazione di esame, è stato accertato che i criteri di approvazione di cui all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1107/2009 sono soddisfatti.
- (9) La Commissione ritiene inoltre che il pirofosfato ferrico sia una sostanza attiva a basso rischio a norma dell'articolo 22 del regolamento (CE) n. 1107/2009. Il pirofosfato ferrico non è infatti una sostanza potenzialmente pericolosa e soddisfa le condizioni di cui all'allegato II, punto 5, del regolamento (CE) n. 1107/2009, compreso il secondo comma del punto 5.1.2. Più precisamente, nonostante sia considerato una sostanza persistente il pirofosfato ferrico da ultimo si dissocia in ioni, componenti naturali della dieta umana presenti ovunque nell'ambiente ed essenziali per le funzioni di piante e animali. Di conseguenza l'esposizione supplementare dell'uomo, degli animali e dell'ambiente attraverso gli impieghi approvati a norma del regolamento (CE) n. 1107/2009 dovrebbe essere trascurabile rispetto all'esposizione prevista in situazioni naturali realistiche.

<sup>(1)</sup> GU L 309 del 24.11.2009, pag. 1.

<sup>(2)</sup> Autorità europea per la sicurezza alimentare (EFSA), 2020. *Conclusion on the peer review of the pesticide risk assessment of the active substance ferric pyrophosphate* (Conclusioni sul riesame inter pares della valutazione del rischio della sostanza attiva pirofosfato ferrico come antiparassitario). EFSA Journal 2020;18(1):5986, 25 pagg. doi:10.2903/j.efsa.2020.5986.

- (10) È pertanto opportuno approvare il pirofosfato ferrico come sostanza a basso rischio.
- (11) In conformità all'articolo 13, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1107/2009, è opportuno modificare di conseguenza il regolamento di esecuzione (UE) n. 540/2011 della Commissione <sup>(3)</sup>.
- (12) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato permanente per le piante, gli animali, gli alimenti e i mangimi,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

**Approvazione della sostanza attiva**

La sostanza attiva pirofosfato ferrico, specificata nell'allegato I, è approvata alle condizioni indicate in tale allegato.

*Articolo 2*

**Modifiche del regolamento di esecuzione (UE) n. 540/2011 della Commissione**

Il regolamento di esecuzione (UE) n. 540/2011 è modificato in conformità all'allegato II del presente regolamento.

*Articolo 3*

**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 13 luglio 2020

*Per la Commissione*  
*La presidente*  
Ursula VON DER LEYEN

---

<sup>(3)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) n. 540/2011 della Commissione, del 25 maggio 2011, recante disposizioni di attuazione del regolamento (CE) n. 1107/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda l'elenco delle sostanze attive approvate (GU L 153 dell'11.6.2011, pag. 1).

## ALLEGATO I

Nome comune, numeri di identificazione	Denominazione IUPAC	Purezza <sup>(1)</sup>	Data di approvazione	Scadenza dell'approvazione	Disposizioni specifiche
Pirofosfato ferrico N. CAS: 10058-44-3 N. CIPAC: -	iron(3+) diphosphate	<p>≥ 802 g/kg</p> <p>Le seguenti impurezze presentano un rischio tossicologico e ambientale e non devono superare i seguenti tenori nel materiale tecnico:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Piombo: 3 mg/kg</li> <li>— Mercurio: 0,1 mg/kg</li> <li>— Cadmio: 1 mg/kg</li> </ul>	3.8.2020	3.8.2035	Per l'attuazione dei principi uniformi di cui all'articolo 29, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 1107/2009, si deve tener conto delle conclusioni della relazione di esame sul pirofosfato ferrico, in particolare delle relative appendici I e II.

<sup>(1)</sup> Ulteriori dettagli sull'identità e sulle specifiche della sostanza attiva sono forniti nella relazione di esame.

## ALLEGATO II

Nell'allegato, parte D, del regolamento di esecuzione (UE) n. 540/2011 è aggiunta la voce seguente:

N.	Nome comune, numeri di identificazione	Denominazione IUPAC	Purezza <sup>(1)</sup>	Data di approvazione	Scadenza dell'approvazione	Disposizioni specifiche
«20	Pirofosfato ferri- co N. CAS: 10058- 44-3 N. CIPAC: -	iron(3+) diphosphate	<p>≥ 802 g/kg</p> <p>Le seguenti impurezze presentano un rischio tossicologico e ambientale e non devono superare i seguenti tenori nel materiale tecnico:</p> <p>— - Piombo: 3 mg/kg — - Mercurio: 0,1 mg/kg — - Cadmio: 1 mg/kg</p>	3.8.2020	3.8.2035	Per l'attuazione dei principi uniformi di cui all'articolo 29, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 1107/2009, si deve tener conto delle conclusioni della relazione di esame sul pirofosfato ferri-rico, in particolare delle relative appendici I e II.»

<sup>(1)</sup> Ulteriori dettagli sull'identità e sulle specifiche della sostanza attiva sono forniti nella relazione di esame.

**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2020/1019 DELLA COMMISSIONE**  
**del 13 luglio 2020**  
**che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2015/840**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 514/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, recante disposizioni generali sul Fondo asilo, migrazione e integrazione e sullo strumento di sostegno finanziario per la cooperazione di polizia, la prevenzione e la lotta alla criminalità e la gestione delle crisi <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 27, paragrafo 5,

considerando quanto segue:

- (1) A norma dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento di esecuzione (UE) 2015/840 della Commissione <sup>(2)</sup>, durante un esercizio finanziario le autorità responsabili devono svolgere controlli sul posto di natura operativa che vertano almeno sul 20 % del numero dei progetti in corso d'esecuzione durante quell'esercizio finanziario.
- (2) La pandemia di Covid-19 ha colpito gli Stati membri in un modo che non ha precedenti. A causa della crisi gli Stati membri hanno dovuto imporre restrizioni alla libertà di circolazione sul loro territorio, che hanno reso difficile svolgere controlli sul posto.
- (3) Per offrire flessibilità alle autorità responsabili dell'esecuzione dei controlli sul posto, è opportuno modificare le disposizioni vigenti in modo da evitare ritardi nella procedura di liquidazione dei conti. Per ottenere tale flessibilità è opportuno accordare alle autorità responsabili la possibilità di ottemperare ai requisiti per i controlli sul posto di natura operativa in una fase successiva del periodo di programmazione qualora, a causa della pandemia di Covid-19, il minimo annuale del 20 % del numero di progetti eseguiti durante un esercizio finanziario non possa essere raggiunto nel corso di tale esercizio finanziario.
- (4) L'Irlanda è vincolata dal regolamento (UE) n. 514/2014 e di conseguenza è vincolata dal presente regolamento.
- (5) Il Regno Unito è vincolato dal regolamento (UE) n. 514/2014 e di conseguenza è vincolato dal presente regolamento. Conformemente all'articolo 138 dell'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica <sup>(3)</sup>, il diritto dell'Unione applicabile, comprese le norme sulle rettifiche finanziarie e sulla liquidazione dei conti, continua ad applicarsi al Regno Unito dopo il 31 dicembre 2020 fino alla chiusura di tali programmi e azioni dell'Unione.
- (6) La Danimarca non è vincolata dal regolamento (UE) n. 514/2014 né dal presente regolamento.
- (7) Considerata l'urgenza determinata dalla pandemia di Covid-19, è opportuno che il presente regolamento entri in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.
- (8) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato «Fondi Asilo, migrazione e integrazione e Sicurezza interna» istituito dall'articolo 59, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 514/2014.
- (9) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento di esecuzione (UE) 2015/840,

<sup>(1)</sup> GU L 150 del 20.5.2014, pag. 112.

<sup>(2)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2015/840 della Commissione, del 29 maggio 2015, sui controlli effettuati dalle autorità responsabili ai sensi del regolamento (UE) n. 514/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio recante disposizioni generali sul Fondo asilo, migrazione e integrazione e sullo strumento di sostegno finanziario per la cooperazione di polizia, la prevenzione e la lotta alla criminalità e la gestione delle crisi (GU L 134 del 30.5.2015, pag. 1).

<sup>(3)</sup> GU CI 384 del 12.11.2019, pag. 1.

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

All'articolo 5 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/840, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. I controlli sul posto di natura operativa svolti nell'esercizio finanziario N vertono almeno sul 20 % del numero dei progetti in corso d'esecuzione durante quell'esercizio finanziario, come dichiarato nei corrispondenti conti annuali di cui all'articolo 39 del regolamento (UE) n. 514/2014. Qualora tale minimo non possa essere raggiunto nell'esercizio finanziario N a causa della pandemia di Covid-19, i controlli che non sono stati svolti nell'esercizio finanziario N sono effettuati in una fase successiva del periodo di programmazione.»

*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 negli Stati membri conformemente ai trattati.

Fatto a Bruxelles, il 13 luglio 2020

*Per la Commissione*  
*La president*  
Ursula VON DER LEYEN

---

**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2020/1020 DELLA COMMISSIONE**  
**del 13 luglio 2020**  
**che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 801/2014**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 516/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che istituisce il Fondo Asilo, migrazione e integrazione <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 17, paragrafo 8,

previa consultazione del comitato «Asilo, migrazione e integrazione e Fondo Sicurezza interna»,

considerando quanto segue:

- (1) L'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) n. 801/2014 della Commissione <sup>(2)</sup> dispone che «[a] fine di poter beneficiare dell'importo aggiuntivo, le persone interessate devono essere effettivamente reinsediate dall'inizio del periodo in questione e fino a sei mesi dopo la fine di tale periodo».
- (2) Tuttavia, gli sforzi di reinsediamento dell'Unione compiuti dagli Stati membri sono stati perturbati dalla pandemia di Covid-19 in un modo senza precedenti. La crisi ha imposto agli Stati membri di sospendere le operazioni di reinsediamento e di introdurre restrizioni all'ingresso nel loro territorio.
- (3) Inoltre, l'Agenzia delle Nazioni Unite per i rifugiati (UNHCR) e l'Organizzazione internazionale per le migrazioni (OIM), i principali partner degli Stati membri per il reinsediamento, hanno sospeso temporaneamente le loro operazioni alla luce della pandemia di Covid-19. Inoltre, a causa dei divieti di viaggio emessi da molti paesi di primo asilo, nelle attuali circostanze gli Stati membri non possono effettuare missioni di selezione ai fini del reinsediamento.
- (4) L'impatto della pandemia di Covid-19 ha gravi implicazioni non solo sull'attuazione degli impegni di reinsediamento, ma anche sulla capacità di assorbimento nell'ambito del Fondo Asilo, migrazione e integrazione.
- (5) Al fine di onorare il forte impegno degli Stati membri a favore delle azioni di reinsediamento, è necessario garantire che il sostegno finanziario corrispondente sia utilizzato in modo flessibile ed efficace.
- (6) A tal fine è opportuno prorogare il termine per l'attuazione del periodo di reinsediamento per gli anni 2018, 2019 e 2020 dal 30 giugno 2021 al 31 dicembre 2021.
- (7) L'Irlanda è vincolata dal regolamento (UE) n. 516/2014 e di conseguenza è vincolata dal presente regolamento.
- (8) Il Regno Unito è vincolato dal regolamento (UE) n. 516/2014 e di conseguenza è vincolato dal presente regolamento. Conformemente all'articolo 138 dell'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica <sup>(3)</sup>, il diritto dell'Unione applicabile, comprese le norme sulle rettifiche finanziarie e sulla liquidazione dei conti, continua ad applicarsi al Regno Unito dopo il 31 dicembre 2020 fino alla chiusura di tali programmi e azioni dell'Unione.
- (9) Né le disposizioni del regolamento (UE) n. 516/2014, né quelle del presente regolamento si applicano alla Danimarca.
- (10) Considerata l'urgenza determinata dalla pandemia di Covid-19, è opportuno che il presente regolamento entri in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
- (11) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento di esecuzione (UE) n. 801/2014,

<sup>(1)</sup> GU L 150 del 20.5.2014, pag. 168.

<sup>(2)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) n. 801/2014 della Commissione, del 24 luglio 2014, che stabilisce il calendario e le altre condizioni di attuazione relative al meccanismo di assegnazione delle risorse per il programma di reinsediamento dell'Unione nell'ambito del Fondo Asilo, migrazione e integrazione (GU L 219 del 25.7.2014, pag. 19).

<sup>(3)</sup> GU L 384 del 12.11.2019, pag. 1.

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

All'articolo 2 del regolamento di esecuzione (UE) n. 801/2014, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Al fine di poter beneficiare dell'importo aggiuntivo, le persone interessate devono essere effettivamente reinsediate dall'inizio del periodo in questione e fino a sei mesi dopo la fine di tale periodo. Tuttavia, per il periodo di reinsediamento di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettera c), le persone interessate devono essere effettivamente reinsediate dall'inizio di tale periodo e fino a dodici mesi dopo la fine di tale periodo.

Gli Stati membri conservano le informazioni necessarie per la corretta identificazione delle persone reinsediate e della data del loro reinsediamento.

Per le persone che rientrano in una categoria prioritaria o in un gruppo di persone prioritario di cui all'articolo 17, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 516/2014, gli Stati membri conservano anche gli elementi di prova che dimostrano l'appartenenza di tali persone alla rispettiva categoria o al rispettivo gruppo.»

*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 tutti gli Stati membri conformemente ai trattati.

Fatto a Bruxelles, il 13 luglio 2020

*Per la Commissione*  
*La president*  
Ursula VON DER LEYEN

---

# ATTI ADOTTATI DA ORGANISMI CREATI DA ACCORDI INTERNAZIONALI

Solo i testi UNECE originali hanno efficacia giuridica ai sensi del diritto internazionale pubblico. Lo status e la data di entrata in vigore del presente regolamento devono essere controllati nell'ultima versione del documento UNECE TRANS/WP.29/343, reperibile al seguente indirizzo: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

## **Regolamento UN n. 12 — Disposizioni uniformi riguardanti l'omologazione dei veicoli in relazione alla protezione del conducente dal meccanismo dello sterzo in caso di urto [2020/1021]**

### **Comprendente tutti i testi validi fino a:**

Supplemento 5 della serie di modifiche 04 – data di entrata in vigore: 19 luglio 2018.

### INDICE

#### REGOLAMENTO

1. Ambito di applicazione
2. Definizioni
3. Domanda di omologazione
4. Omologazione
5. Specifiche
6. Prove
7. Modifiche ed estensione dell'omologazione del tipo di veicolo o del tipo di comando dello sterzo
8. Conformità della produzione
9. Sanzioni in caso di non conformità della produzione
10. Istruzioni
11. Cessazione definitiva della produzione
12. Nomi e indirizzi dei servizi tecnici incaricati di eseguire le prove di omologazione e delle autorità di omologazione
13. Disposizioni transitorie

#### ALLEGATI

- 1 A Notifica riguardante il rilascio, l'estensione, il rifiuto o la revoca dell'omologazione o la cessazione definitiva della produzione di un tipo di veicolo in relazione alla protezione del conducente dal meccanismo dello sterzo in caso di urto, a norma del regolamento n. 12
- 1 B Notifica riguardante il rilascio, l'estensione, il rifiuto o la revoca dell'omologazione o la cessazione definitiva della produzione di un tipo di comando dello sterzo in relazione alla protezione del conducente dal meccanismo dello sterzo in caso di urto, a norma della parte pertinente del regolamento n. 12
2. Esempi di marchi di omologazione
3. Prova d'urto frontale contro un ostacolo fisso
4. Prova effettuata con blocco corpo

Appendice: Blocco corpo

5. Prova effettuata con simulacro della testa
6. Procedura per determinare il punto «H» e l'angolo effettivo di inclinazione del tronco per i posti a sedere dei veicoli a motore
  - Appendice 1: Descrizione della macchina tridimensionale per determinare il punto «H»
  - Appendice 2: Sistema di riferimento tridimensionale
  - Appendice 3: Dati di riferimento relativi ai posti a sedere
7. Procedure di prova per la protezione degli occupanti dei veicoli elettrici da contatti con elementi ad alta tensione e da fuoriuscita di elettroliti
  - Appendice 1: Dito di prova articolato (IPXXB)

1. Ambito di applicazione
  - 1.1. Il presente regolamento si applica al comportamento del meccanismo dello sterzo e al motopropulsore elettrico ad alta tensione di esercizio nonché ai componenti ad alta tensione e ai sistemi collegati galvanicamente al bus ad alta tensione del motopropulsore elettrico dei veicoli a motore appartenenti alla categoria M<sub>1</sub> e dei veicoli appartenenti alla categoria N<sub>1</sub> aventi una massa massima ammissibile inferiore a 1 500 kg, in relazione alla protezione degli occupanti in caso di collisione frontale.
  - 1.2. Su richiesta del fabbricante, i veicoli diversi da quelli indicati al punto 1.1 possono essere omologati in base al presente regolamento.
2. Definizioni

Ai fini del presente regolamento,

  - 2.1. «*omologazione di un veicolo*» indica l'omologazione di un tipo di veicolo in relazione alla protezione del conducente dal meccanismo dello sterzo in caso di urto;
  - 2.2. «*tipo di veicolo*» indica una categoria di veicoli a motore che hanno in comune alcune caratteristiche essenziali, come:
    - 2.2.1. nei veicoli muniti di un motore a combustione interna:
      - 2.2.1.1. struttura, dimensioni, linee e materiali costitutivi della parte del veicolo posta anteriormente al comando dello sterzo;
      - 2.2.1.2. massa del veicolo in ordine di marcia, quale definita al punto 2.18;
    - 2.2.2. nei veicoli muniti di un motore elettrico:
      - 2.2.2.1. struttura, dimensioni, linee e materiali costitutivi della parte del veicolo che si trova anteriormente al comando dello sterzo;
      - 2.2.2.2. ubicazione del sistema ricaricabile di accumulo dell'energia elettrica (Rechargeable Energy Storage Systems - REESS), nella misura in cui tale ubicazione incide negativamente sui risultati della prova d'urto prescritta dal presente regolamento;
      - 2.2.2.3. massa del veicolo in ordine di marcia, quale definita al punto 2.18;
  - 2.3. «*omologazione di un comando dello sterzo*» indica l'omologazione di un tipo di comando dello sterzo in relazione alla protezione del conducente dal meccanismo dello sterzo in caso di urto;
  - 2.4. «*tipo di comando dello sterzo*» indica una categoria di comandi dello sterzo che hanno in comune alcune caratteristiche essenziali, come:
    - 2.4.1. struttura, dimensioni, linee e materiali costitutivi.
  - 2.5. «*comando dello sterzo*» indica il dispositivo di sterzo, solitamente il volante, che viene azionato dal conducente;
  - 2.6. «*comando universale dello sterzo*» indica un comando dello sterzo che può essere montato su più di un tipo di veicolo omologato e in cui l'accoppiamento tra il comando dello sterzo e la colonna dello sterzo non incide sulle prestazioni in caso di urto del comando dello sterzo;
  - 2.7. «*airbag*» indica un sacco non rigido progettato per essere riempito di gas sotto pressione, che sia:

- 2.7.1. progettato per proteggere il conducente del veicolo nell'urto contro il comando dello sterzo;
- 2.7.2. gonfiato da un dispositivo che si aziona in caso di urto del veicolo;
- 2.8. «*corona del comando dello sterzo*» indica l'anello esterno quasi toroidale, nel caso del volante, solitamente afferrato dalle mani del conducente durante la guida;
- 2.9. «*razza*» indica una barra che collega la corona del comando dello sterzo al mozzo;
- 2.10. «*mozzo*» indica la parte del comando dello sterzo, di solito al centro dello stesso, che:
- 2.10.1. accoppia il comando dello sterzo all'albero dello sterzo,
- 2.10.2. trasmette la coppia dal comando dello sterzo all'albero dello sterzo;
- 2.11. «*centro del mozzo del comando dello sterzo*» indica il punto sulla superficie del mozzo che è allineato all'asse dell'albero dello sterzo;
- 2.12. «*piano del comando dello sterzo*» indica, nel caso del volante, la superficie piana che divide in parti uguali la corona del comando dello sterzo tra il conducente e la parte frontale del veicolo;
- 2.13. «*albero dello sterzo*» indica il componente che trasmette alla scatola dello sterzo la coppia applicata al comando dello sterzo;
- 2.14. «*colonna dello sterzo*» indica l'alloggiamento che ospita l'albero dello sterzo;
- 2.15. «*meccanismo dello sterzo*» indica il gruppo comprendente il comando dello sterzo, la colonna dello sterzo, gli accessori del gruppo, l'albero dello sterzo, la scatola dello sterzo e tutti gli altri componenti progettati per contribuire all'assorbimento dell'energia in caso di urto contro il comando dello sterzo.
- 2.16. Abitacolo
- 2.16.1. «*Abitacolo in relazione alla protezione degli occupanti*» indica lo spazio destinato agli occupanti, delimitato da tetto, pavimento, pareti laterali, porte, vetri esterni, paratia anteriore e piano della paratia posteriore o di appoggio dello schienale dei sedili posteriori;
- 2.16.2. «*abitacolo in relazione alla valutazione della sicurezza elettrica*», indica lo spazio destinato agli occupanti, delimitato da tetto, pavimento, pareti laterali, porte, vetri esterni, paratia anteriore e posteriore o sponda posteriore e dalle barriere e carter di protezione elettrica che servono a proteggere gli occupanti dal contatto diretto con parti attive ad alta tensione;
- 2.17. «*dispositivo d'urto*» indica un simulacro della testa rigido e semisferico di 165 mm di diametro, in conformità all'allegato 5, punto 3, del presente regolamento;
- 2.18. «*massa del veicolo in ordine di marcia*» indica la massa del veicolo non occupato e a vuoto, ma completo di combustibile, refrigerante, lubrificante, attrezzi e ruota di scorta (se fornita come dotazione standard dal fabbricante del veicolo) e REESS;
- 2.19. «*alta tensione*» indica la classificazione di un componente o di un circuito elettrico quando il valore quadratico medio (RMS) della tensione di esercizio è  $> 60 \text{ V}$  e  $\leq 1\,500 \text{ V}$  in corrente continua (CC) o  $> 30 \text{ V}$  e  $\leq 1\,000 \text{ V}$  in corrente alternata (CA);
- 2.20. «*sistema ricaricabile di accumulo dell'energia elettrica (REESS)*», indica il sistema ricaricabile di accumulo dell'energia che fornisce l'energia elettrica per la propulsione;

- 2.21. «*barriera di protezione elettrica*» indica la parte che protegge dal contatto diretto con le parti attive ad alta tensione;
- 2.22. «*motopropulsore elettrico*» indica il circuito elettrico che comprende il motore o i motori di trazione e che può anche includere il REESS, il sistema di conversione dell'energia elettrica, i convertitori elettronici, i relativi cablaggi e connettori e il sistema di accoppiamento per caricare il REESS;
- 2.23. «*parti attive*» indicano le parti conduttrici destinate, in normali condizioni d'uso, ad essere sotto tensione;
- 2.24. «*parte conduttrice esposta*» indica la parte conduttrice che, conformemente alle disposizioni del grado di protezione IPXXB, può essere toccata e che in condizioni di isolamento difettose viene posta sotto tensione. Sono comprese le parti poste sotto una protezione che può essere rimossa senza l'ausilio di attrezzi;
- 2.25. «*contatto diretto*» indica il contatto di persone con parti attive ad alta tensione;
- 2.26. «*contatto indiretto*» indica il contatto di persone con parti conduttrici esposte;
- 2.27. «*grado di protezione IPXXB*» indica la protezione dal contatto con parti attive ad alta tensione data da una barriera o da un carter di protezione elettrica, sottoposta a prova usando un dito di prova articolato (grado IPXXB) come descritto nell'allegato 7, punto 4;
- 2.28. «*tensione di esercizio*» indica il valore quadratico medio (RMS) più elevato della tensione di un circuito elettrico, stabilito dal fabbricante, che può essere rilevato tra qualsiasi parte conduttrice in condizioni di circuito aperto o in condizioni di esercizio normali. Se il circuito elettrico è suddiviso in più circuiti per isolamento galvanico, la tensione di esercizio è definita rispettivamente per ciascun circuito separato;
- 2.29. «*sistema di accoppiamento per caricare il sistema ricaricabile di accumulo dell'energia elettrica (REESS)*» indica il circuito elettrico impiegato per caricare il REESS da una fonte di energia elettrica esterna, inclusa la presa del veicolo;
- 2.30. «*telaio elettrico*» indica un insieme di parti conduttrici, collegate elettricamente, il cui potenziale elettrico è preso come valore di riferimento;
- 2.31. «*circuito elettrico*» indica un insieme di parti attive ad alta tensione tra loro interconnesse, progettato per essere sotto tensione in condizioni di funzionamento normale;
- 2.32. «*sistema di conversione dell'energia elettrica*» indica un sistema che genera e fornisce energia elettrica per la propulsione elettrica;
- 2.33. «*convertitore elettronico*» indica un dispositivo capace di controllare e/o convertire l'energia elettrica per la propulsione elettrica;
- 2.34. «*carter*» indica una parte che racchiude le unità interne e le protegge dal contatto diretto;
- 2.35. «*bus ad alta tensione*» indica il circuito elettrico, comprendente il sistema di accoppiamento per caricare il REESS, che funziona ad alta tensione;
- 2.36. «*isolante solido*» indica il rivestimento isolante del cablaggio che copre le parti attive ad alta tensione prevenendo il contatto diretto con esse. Comprende coperture per isolare parti attive ad alta tensione di connettori e vernici o pitture applicate a scopo isolante;

- 2.37. «*sezionatore automatico*» indica un dispositivo che, se attivato, separa galvanicamente le fonti di energia elettrica dal resto del circuito ad alta tensione del motopropulsore elettrico;
- 2.38. «*batteria di trazione di tipo aperto*» indica un tipo di batteria che ha bisogno di un liquido e che produce idrogeno gassoso rilasciato nell'atmosfera.
3. Domanda di omologazione
- 3.1. Tipo di veicolo
- 3.1.1. La domanda di omologazione di un tipo di veicolo in relazione alla protezione del conducente dal meccanismo dello sterzo in caso di urto deve essere presentata dal fabbricante del veicolo o dal suo mandatario.
- 3.1.2. La domanda deve essere corredata dei seguenti documenti in triplice copia e dei seguenti dati specifici:
- 3.1.2.1. descrizione dettagliata del tipo di veicolo per quanto riguarda struttura, dimensioni, linee e materiali costitutivi della parte del veicolo che si trova anteriormente al comando dello sterzo;
- 3.1.2.2. disegni, in scala adeguata e sufficientemente dettagliati, del meccanismo dello sterzo e del modo con cui è fissato al telaio del veicolo e alla carrozzeria;
- 3.1.2.3. una descrizione tecnica di tale meccanismo;
- 3.1.2.4. un'indicazione della massa del veicolo in ordine di marcia;
- 3.1.2.5. prove attestanti che il comando dello sterzo è stato omologato in conformità al punto 5.2 del regolamento, se del caso;
- 3.1.2.6. prove attestanti che il meccanismo dello sterzo è conforme alle specifiche di cui al punto 5.2.2 del regolamento UN n. 94 o alle specifiche di cui al punto 5.2.2.1 del regolamento UN n. 137 se la domanda di omologazione è stata presentata dal richiedente a norma del punto 5.1.2;
- 3.1.2.7. prove attestanti che il comando dello sterzo è conforme alle specifiche di cui ai punti 5.2.1.4 e 5.2.1.5 del regolamento UN n. 94 o alle specifiche di cui al punto 5.2.1.1.3 e 5.2.1.1.4 del regolamento UN n. 137 se la domanda di omologazione è stata presentata dal richiedente a norma del punto 5.2.1;
- 3.1.2.8. una descrizione generale del tipo di fonte di energia elettrica, della sua ubicazione e del motopropulsore elettrico (ad esempio ibrido, elettrico).
- 3.1.3. Al servizio tecnico incaricato di eseguire le prove di omologazione deve essere presentato quanto segue:
- 3.1.3.1. un veicolo, rappresentativo del tipo di veicolo da omologare, per la prova di cui al punto 5.1;
- 3.1.3.2. a discrezione del fabbricante, d'accordo col servizio tecnico, un secondo veicolo o le parti di veicolo che egli ritiene essenziali per la prova di cui ai punti 5.2 e 5.3.
- 3.1.3.3. Prima di rilasciare l'omologazione, l'autorità competente deve verificare l'esistenza di disposizioni che garantiscano un controllo efficace della conformità della produzione.
- 3.2. Tipo di comando dello sterzo
- 3.2.1. La domanda di omologazione di un tipo di comando dello sterzo in relazione alla protezione del conducente dal meccanismo dello sterzo in caso di urto deve essere presentata dal fabbricante del comando dello sterzo o dal suo mandatario.
- 3.2.2. La domanda deve essere corredata dei seguenti documenti in triplice copia e dei seguenti dati specifici:
- 3.2.2.1. una descrizione dettagliata del tipo di comando dello sterzo per quanto riguarda struttura, dimensioni, linee e materiali costitutivi del comando stesso;

- 3.2.2.2. disegni, in scala adeguata e sufficientemente dettagliati, del meccanismo dello sterzo e del modo con cui è fissato al telaio del veicolo e alla carrozzeria;
- 3.2.2.3. prove attestanti che il comando dello sterzo è conforme alle specifiche di cui ai punti 5.2.1.4 e 5.2.1.5 del regolamento UN n. 94 o alle specifiche di cui al punto 5.2.1.1.3 e 5.2.1.1.4 del regolamento UN n. 137 se la domanda di omologazione è stata presentata dal richiedente a norma del punto 5.2.1.
- 3.2.3. Al servizio tecnico incaricato di eseguire le prove di omologazione di cui ai punti 5.2 e 5.3 devono essere presentati un campione del comando dello sterzo appartenente al tipo da omologare nonché, a discrezione del fabbricante e d'accordo con il servizio tecnico, le parti del veicolo che egli ritiene essenziali per la prova.
4. Omologazione
- 4.1. Al certificato di omologazione deve essere allegato un certificato conforme al modello di cui al punto 4.1.1 o 4.1.2:
- 4.1.1. allegato 1 A per le domande di cui al punto 3.1;
- 4.1.2. allegato 1B per le domande di cui al punto 3.2.
- 4.2. Tipo di veicolo
- 4.2.1. Se il veicolo presentato per l'omologazione a norma del presente regolamento soddisfa i requisiti di cui ai punti 5 e 6 e agli allegati 4, 5 e 6 del presente regolamento, a tale tipo di veicolo deve essere rilasciata l'omologazione.
- 4.2.2. A ciascun tipo omologato deve essere attribuito un numero di omologazione. Le prime due cifre di tale numero (attualmente 04 corrispondenti alla serie di modifiche 04) devono indicare la serie di modifiche contenente le principali e più recenti modifiche tecniche apportate al regolamento al momento del rilascio dell'omologazione. La stessa parte contraente non deve attribuire lo stesso numero al medesimo tipo di veicolo munito di un altro tipo di meccanismo dello sterzo o a un altro tipo di veicolo quale definito al punto 2.2.
- 4.2.3. Il rilascio, l'estensione o il rifiuto dell'omologazione di un tipo di veicolo a norma del presente regolamento devono essere notificati alle parti contraenti dell'accordo che applicano il presente regolamento, per mezzo di un modulo conforme al modello di cui all'allegato 1 A del presente regolamento.
- 4.2.4. Su ogni veicolo conforme a un tipo di veicolo omologato a norma del presente regolamento deve essere apposto, in un punto ben visibile e facilmente accessibile indicato nella scheda di omologazione, un marchio di omologazione internazionale costituito da:
- 4.2.4.1. un cerchio al cui interno è iscritta la lettera «E» seguita dal numero distintivo del paese che ha rilasciato l'omologazione <sup>(1)</sup>;
- 4.2.4.2. il numero del presente regolamento seguito dalla lettera «R», da un trattino e dal numero di omologazione, posti alla destra del cerchio di cui al punto 4.2.4.1.
- 4.2.5. Se il veicolo è conforme a un tipo di veicolo omologato a norma di uno o più altri regolamenti allegati all'accordo, nel paese che ha rilasciato l'omologazione ai sensi del presente regolamento non occorre ripetere il simbolo di cui al punto 4.2.4.1; in tal caso, i numeri del regolamento e di omologazione, nonché i simboli aggiuntivi di tutti i regolamenti in applicazione dei quali si è ottenuta l'omologazione nel paese che l'ha rilasciata a norma del presente regolamento, devono essere disposti in colonne verticali a destra del simbolo prescritto al punto 4.2.4.1.

<sup>(1)</sup> I numeri distintivi delle parti contraenti l'accordo del 1958 sono riportati nell'allegato 3 della Risoluzione consolidata sulla costruzione dei veicoli (R.E.3), documento ECE/TRANS/WP.29/78/Rev. 6 - <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html>.

- 4.2.6. Il marchio di omologazione deve essere chiaramente leggibile e indelebile.
- 4.2.7. Il marchio di omologazione deve essere posto sulla targhetta dei dati del veicolo applicata dal fabbricante o in prossimità della stessa.
- 4.3. Tipo di comando dello sterzo
- 4.3.1. Se il comando dello sterzo presentato per l'omologazione separata a norma del presente regolamento soddisfa i requisiti di cui ai punti 5 e 6 e agli allegati 4, 5 e 6 del presente regolamento, a tale tipo di comando dello sterzo deve essere rilasciata l'omologazione. Ciò è applicabile solo ai comandi dello sterzo che non comprendono un airbag.
- 4.3.2. A ciascun tipo omologato deve essere attribuito un numero di omologazione. Le prime due cifre di tale numero (attualmente 04 corrispondenti alla serie di modifiche 04) devono indicare la serie di modifiche contenente le principali e più recenti modifiche tecniche apportate al regolamento al momento del rilascio dell'omologazione. La stessa parte contraente non può attribuire lo stesso numero a un altro tipo di comando dello sterzo quale definito al punto 2.4.
- 4.3.3. Il rilascio, l'estensione o il rifiuto dell'omologazione di un tipo di comando dello sterzo a norma del presente regolamento devono essere notificati alle parti contraenti dell'accordo che applicano il presente regolamento, per mezzo di un modulo conforme al modello di cui all'allegato 1B del presente regolamento.
- 4.3.4. Su ogni comando dello sterzo conforme a un tipo di comando dello sterzo omologato a norma del presente regolamento deve essere apposto, in un punto ben visibile e facilmente accessibile indicato nella scheda di omologazione, un marchio di omologazione internazionale costituito da:
- 4.3.4.1. un cerchio al cui interno è iscritta la lettera «E» seguita dal numero distintivo del paese che ha rilasciato l'omologazione<sup>(1)</sup>;
- 4.3.4.2. il numero di omologazione, posto sotto il cerchio;
- 4.3.4.3. il simbolo R94-02 o R137, in caso di omologazione a norma del punto 5.2.1.
- 4.3.5. Il marchio di omologazione deve essere chiaramente leggibile e indelebile.
- 4.4. Nell'allegato 2 del presente regolamento sono riportati alcuni esempi di marchi di omologazione.
5. Specifiche
- 5.1. Quando il veicolo vuoto, in ordine di marcia, senza manichino, è sottoposto a una prova d'urto contro una barriera a una velocità di 48,3 km/h (30 mph), la parte superiore della colonna dello sterzo e il suo albero non devono spostarsi di oltre 12,7 cm né verso la parte posteriore del veicolo, in senso orizzontale, parallelo all'asse longitudinale del veicolo, né in senso verticale verso l'alto; entrambe le dimensioni vanno considerate rispetto a un punto del veicolo non coinvolto nell'urto <sup>(2)</sup>.
- 5.1.1. I veicoli muniti di motopropulsore elettrico devono inoltre essere conformi al punto 5.5. La conformità può essere dimostrata in una prova d'urto frontale separata, su richiesta del fabbricante, previa convalida del servizio tecnico, dato che i componenti elettrici non influenzano le prestazioni di protezione del conducente del tipo di veicolo come definito dal presente regolamento.
- 5.1.2. Le specifiche di cui al punto 5.1 si ritengono soddisfatte se il veicolo munito di tale sistema di sterzo è conforme alle specifiche di cui al punto 5.2.2 del regolamento UN n. 94 o alle specifiche di cui al punto 5.2.2.1 del regolamento UN n. 137.

<sup>(2)</sup> Cfr. allegato 3, punto 3.1.

- 5.2. Quando il comando dello sterzo viene colpito da un blocco corpo lanciato contro di esso a una velocità relativa di 24,1 km/h (15 mph), la forza applicata al blocco corpo dal comando dello sterzo non deve superare 1 111 daN.
- 5.2.1. Se il comando dello sterzo è dotato di airbag, le specifiche del punto 5.2 si ritengono soddisfatte se il veicolo munito di tale sistema di sterzo è conforme alle specifiche di cui ai punti 5.2.1.4 e 5.2.1.5 del regolamento n. 94 o alle specifiche di cui ai punti 5.2.1.1.3 e 5.2.1.1.4 del regolamento UN n. 137.
- 5.3. Quando il comando dello sterzo viene colpito da un dispositivo d'urto lanciato contro di esso a una velocità relativa di 24,1 km/h, secondo le procedure di cui all'allegato 5, la decelerazione del dispositivo d'urto non deve superare 80 g cumulativi per più di 3 millisecondi. La decelerazione deve sempre essere inferiore a 120 g con C. F.C. 600 Hz.
- 5.4. Il comando dello sterzo deve essere progettato, costruito e montato in modo che:
- 5.4.1. prima della prova d'urto prescritta ai punti 5.2 e 5.3, nessuna parte della superficie del comando dello sterzo, diretta verso il conducente e che possa essere toccata da una sfera di 165 mm di diametro, deve presentare asperità o spigoli vivi con un raggio di curvatura inferiore a 2,5 mm.
- Nel caso in cui il comando dello sterzo sia munito di airbag, tale requisito si considera soddisfatto se nessuna parte, che possa essere toccata da una sfera di 165 mm di diametro, presenta spigoli vivi pericolosi, quali definiti al punto 2.18 del regolamento n. 21, tali da aumentare il rischio di lesioni gravi per gli occupanti.
- 5.4.1.1. Dopo ogni prova d'urto prescritta ai punti 5.2 e 5.3 la parte della superficie del comando dello sterzo diretta verso il conducente non deve presentare spigoli vivi o irregolari che possano aumentare il pericolo di lesioni, o la gravità delle stesse, per il conducente. Piccole crepe e fessure superficiali non devono essere prese in considerazione.
- 5.4.1.1.1. Nel caso di una sporgenza costituita da un componente di materiale non rigido di meno di 50 A di durezza Shore montato su supporto rigido, il requisito del punto 5.4.1.1 si applica solo al supporto rigido.
- 5.4.2. Il comando dello sterzo deve essere progettato, costruito e montato in modo da non integrare componenti o accessori, come il comando del clacson e gli accessori di montaggio, che possano impigliarsi negli abiti o nei monili del conducente durante i normali movimenti di guida.
- 5.4.3. Nel caso di comandi dello sterzo che non fanno parte dell'equipaggiamento originale, questi devono soddisfare le specifiche se sottoposti a prova in conformità all'allegato 4, punto 2.1.3 e all'allegato 5, punto 2.3.
- 5.4.4. Nel caso di «comandi universali dello sterzo», i requisiti devono essere soddisfatti per:
- 5.4.4.1. la gamma completa degli angoli della colonna, restando inteso che le prove devono essere effettuate almeno per l'angolo minimo e l'angolo massimo della colonna per la gamma di tipi di veicolo omologati ai quali sono destinati i comandi;
- 5.4.4.2. la gamma completa delle possibili posizioni del dispositivo d'urto e del blocco corpo rispetto al comando dello sterzo, restando inteso che la prova deve essere eseguita almeno nella posizione mediana per la gamma di tipi di veicolo omologati ai quali sono destinati i comandi. Se si usa una colonna dello sterzo, essa deve essere di un tipo corrispondente alle condizioni del «caso peggiore».
- 5.4.5. Se si usano adattatori per adattare un singolo tipo di comando dello sterzo a una gamma di colonne dello sterzo, e se si può dimostrare che il loro uso non modifica le caratteristiche di assorbimento dell'energia del sistema, tutte le prove possono essere effettuate con un tipo di adattatore.

5.5. Successivamente alla prova effettuata secondo la procedura di cui all'allegato 3 del presente regolamento, il motopropulsore elettrico che funziona ad alta tensione e i componenti e i sistemi ad alta tensione collegati galvanicamente al bus ad alta tensione del motopropulsore elettrico devono soddisfare i seguenti requisiti.

5.5.1. Protezione dallo shock elettrico

Dopo l'urto almeno uno dei quattro criteri di cui ai punti da 5.5.1.1 a 5.5.1.4.2 devono essere soddisfatti.

Se il veicolo è dotato della funzione di sezionamento automatico oppure di uno o più dispositivi che separano galvanicamente il circuito del motopropulsore elettrico durante la guida, almeno uno dei seguenti criteri deve applicarsi al circuito sezionato o a ciascun circuito separato singolarmente dopo l'attivazione della funzione di sezionamento.

Tuttavia i criteri definiti al punto 5.5.1.4 non si applicano se più potenziali elettrici di una parte del bus ad alta tensione non sono protetti conformemente alle condizioni del grado di protezione IPXXB.

Se la prova viene effettuata in una condizione in cui una o più parti del sistema ad alta tensione non sono sotto tensione, la protezione dallo shock elettrico deve dimostrata per la parte o le parti in questione secondo quanto prescritto al punto 5.5.1.3 o 5.5.1.4.

Per il sistema di accoppiamento per la carica del REESS, che nelle condizioni di guida non è sotto tensione, deve essere soddisfatto almeno uno dei quattro criteri specificati ai punti da 5.5.1.1 a 5.5.1.4.

5.5.1.1. Assenza di alta tensione

Le tensioni  $V_b$ ,  $V_1$  e  $V_2$  dei bus ad alta tensione devono essere pari o inferiori a 30 V CA o a 60 V CC, come specificato al punto 2 dell'allegato 7.

5.5.1.2. Basso livello di energia elettrica

L'energia totale (total energy - TE) dei bus ad alta tensione, se misurata con la procedura di prova di cui all'allegato 7, punto 3, formula (a), deve essere inferiore a 2,0 joule. In alternativa, l'energia totale (TE) può essere calcolata utilizzando la tensione misurata  $V_b$  del bus ad alta tensione e la capacità dei condensatori X ( $C_x$ ), indicata dal fabbricante all'allegato 7, punto 3, formula (b).

Anche l'energia immagazzinata nei condensatori Y ( $TE_{y1}$ ,  $TE_{y2}$ ) deve essere inferiore a 2,0 joule. Questo valore deve essere calcolato misurando le tensioni  $V_1$  e  $V_2$  dei bus ad alta tensione e del telaio elettrico e la capacità dei condensatori Y indicata dal fabbricante all'allegato 7, punto 3, formula (c).

5.5.1.3. Protezione fisica

Per la protezione dal contatto diretto con parti attive ad alta tensione deve essere assicurato il grado di protezione IPXXB.

Inoltre, per la protezione dallo shock elettrico che potrebbe derivare da un contatto indiretto, la resistenza tra tutte le parti conduttrici esposte e il telaio elettrico deve essere inferiore a 0,1 ohm quando il flusso di corrente è di almeno 0,2 ampere.

Questo requisito è soddisfatto se il collegamento galvanico è stato effettuato mediante saldatura.

5.5.1.4. Resistenza di isolamento

Devono essere soddisfatti i criteri di cui ai punti 5.5.1.4.1. e 5.5.1.4.2.

La misurazione deve essere effettuata in conformità all'allegato 7, punto 5.

5.5.1.4.1. Motopropulsore elettrico composto da bus separati a CC o a CA

Se i bus ad alta tensione a CA e i bus ad alta tensione a CC sono galvanicamente isolati gli uni dagli altri, la resistenza di isolamento tra il bus ad alta tensione e il telaio elettrico ( $R_i$  quale definita all'allegato 7, punto 5) deve avere un valore minimo pari a 100  $\Omega/V$  della tensione d'esercizio per i bus a CC e un valore minimo pari a 500  $\Omega/V$  della tensione d'esercizio per i bus a CA.

#### 5.5.1.4.2. Motopropulsore elettrico composto da bus combinati a CC e a CA

Se i bus ad alta tensione a CA e i bus ad alta tensione a CC sono collegati galvanicamente, la resistenza di isolamento tra il bus ad alta tensione e il telaio elettrico ( $R_i$  quale definita all'allegato 7, punto 5) deve avere un valore minimo pari a  $500 \Omega/V$  della tensione di esercizio.

Se tuttavia è garantito il grado di protezione IPXXB per tutti i bus ad alta tensione a CA o se la tensione della CA è pari o inferiore a 30 V dopo l'urto del veicolo, la resistenza di isolamento tra il bus ad alta tensione e il telaio elettrico ( $R_i$  quale definita all'allegato 7, punto 5) deve avere un valore minimo pari a  $100 \Omega/V$  della tensione di esercizio.

#### 5.5.2. Fuoriuscita di elettroliti

Nei 30 minuti successivi all'urto non devono verificarsi fuoriuscite di elettroliti dal REESS all'interno dell'abitacolo, mentre all'esterno dell'abitacolo la fuoriuscita di elettroliti dal REESS non deve superare il 7 %, salvo nel caso di batterie di trazione di tipo aperto. Per queste ultime, la fuoriuscita di elettroliti all'esterno dell'abitacolo non deve superare il 7 % per un massimo di 5,0 litri. Il fabbricante deve dimostrare che i requisiti di cui all'allegato 7, punto 6, sono soddisfatti.

#### 5.5.3. Mantenimento in posizione del REESS

Il REESS ubicato all'interno dell'abitacolo deve restare nella sede di installazione e i suoi componenti devono rimanere entro i limiti del REESS.

Nessuna parte del REESS situata al di fuori dell'abitacolo ai fini della valutazione della sicurezza elettrica deve penetrare nell'abitacolo durante o dopo la prova d'urto.

Il fabbricante deve dimostrare che i requisiti di cui all'allegato 7, punto 7, sono soddisfatti.

5.6. Le specifiche di cui ai punti da 5.5 a 5.5.3 si ritengono soddisfatte se il veicolo equipaggiato di motopropulsore elettrico ad alta tensione di esercizio è conforme alle specifiche di cui ai punti da 5.2.8 a 5.2.8.3 del regolamento n. 94, serie di modifiche 02 o alle specifiche di cui ai punti da 5.2.8 a 5.2.8.3 del regolamento UN n. 137.

#### 6. Prove

6.1. La conformità ai requisiti di cui ai punti da 5.1 a 5.4 deve essere verificata conformemente ai metodi descritti negli allegati 3, 4 e 5 del presente regolamento. La conformità ai requisiti di cui al punto 5.5 deve essere verificata conformemente ai metodi descritti nell'allegato 3 del presente regolamento. Tutte le misurazioni dovrebbero essere effettuate in base alla norma ISO 6487 1987.

6.2. A discrezione dell'autorità di omologazione possono tuttavia essere consentite altre prove, purché ne sia dimostrata l'equivalenza. In tal caso, alla documentazione di omologazione deve essere allegata una relazione in cui si descrivono i metodi impiegati e i risultati ottenuti.

#### 7. Modifiche ed estensione dell'omologazione del tipo di veicolo o del tipo di comando dello sterzo

7.1. Ogni modifica del tipo di veicolo e/o del tipo di comando dello sterzo deve essere notificata all'autorità di omologazione che ha omologato il tipo di veicolo o il tipo di comando dello sterzo. Tale amministrazione può quindi:

7.1.1. ritenere che le modifiche apportate non siano tali da produrre effetti negativi di rilievo, e che quindi il veicolo rimane conforme ai requisiti; oppure

7.1.2. chiedere un altro verbale di prova al servizio tecnico incaricato di eseguire le prove.

7.2. Fatte salve le disposizioni del punto 7.1, una variante del veicolo la cui massa in ordine di marcia sia inferiore a quella del veicolo sottoposto alla prova di omologazione non deve essere considerata una modifica del tipo di veicolo.

- 7.3. La conferma o il rifiuto dell'omologazione, che specifichi l'alterazione, deve essere notificata mediante la procedura di cui ai punti 4.2.3 o 4.3.3 alle parti dell'accordo che applicano il presente regolamento.
- 7.4. L'autorità competente che rilascia l'estensione dell'omologazione deve attribuire a quest'ultima un numero di serie e ne deve informare le altre parti dell'accordo del 1958 che applicano il presente regolamento per mezzo della scheda di notifica conforme al modello di cui agli allegati 1 A o 1B del presente regolamento.
8. Conformità della produzione
- 8.1. Ogni veicolo o comando dello sterzo, omologato ai sensi del presente regolamento, deve essere fabbricato in modo conforme al tipo omologato, rispettando i requisiti di cui ai punti 5 e 6.
- 8.2. Per verificare la conformità ai requisiti di cui al punto 8.1 devono essere effettuati opportuni controlli della produzione.
- 8.3. In particolare, il titolare dell'omologazione deve:
- 8.3.1. garantire l'esistenza di procedure per un controllo efficace della qualità del veicolo o del comando dello sterzo;
- 8.3.2. avere accesso alle apparecchiature di prova necessarie a controllare la conformità a ciascun tipo omologato;
- 8.3.3. garantire che i risultati delle prove siano registrati e che i documenti allegati rimangano a disposizione per un periodo da concordare con l'autorità di omologazione;
- 8.3.4. analizzare i risultati di ciascun tipo di prova, per verificare e garantire la coerenza delle caratteristiche del veicolo o del comando dello sterzo, tenendo conto di possibili variazioni nella produzione industriale;
- 8.3.5. garantire che per ciascun tipo di veicolo o di comando dello sterzo siano effettuate almeno le prove concernenti l'esecuzione delle misurazioni;
- 8.3.6. garantire che qualsiasi insieme di campioni o di pezzi di prova che si dimostri non conforme nel tipo di prova in questione sia sottoposto a un ulteriore campionamento e a una ulteriore prova. Devono essere adottati tutti i provvedimenti necessari per ripristinare la conformità della produzione corrispondente.
- 8.4. L'autorità competente che ha rilasciato l'omologazione può verificare in qualsiasi momento che in ciascuna unità di produzione siano applicati metodi di controllo della conformità.
- 8.4.1. Ad ogni ispezione, i verbali di prova e di produzione devono essere presentati all'ispettore in visita.
- 8.4.2. L'ispettore può scegliere campioni a caso da sottoporre a prova nel laboratorio del fabbricante. Il numero minimo dei campioni può essere fissato conformemente ai risultati dei controlli effettuati dal fabbricante stesso.
- 8.4.3. Ove il livello di qualità appaia insoddisfacente o sembri necessario verificare la validità delle prove effettuate in applicazione del punto 8.4.2, l'ispettore deve selezionare i campioni da inviare al servizio tecnico che ha effettuato le prove di omologazione.

- 8.4.4. L'autorità competente può effettuare qualsiasi prova prescritta dal presente regolamento. La frequenza normale delle ispezioni autorizzate dall'autorità competente deve essere di una all'anno. Nei casi in cui durante una di queste ispezioni siano riscontrati risultati insoddisfacenti, l'autorità competente deve garantire che siano adottati tutti i provvedimenti necessari per ripristinare quanto prima la conformità della produzione.
9. Sanzioni in caso di non conformità della produzione
- 9.1. L'omologazione rilasciata al tipo di veicolo o al tipo di comando dello sterzo a norma del presente regolamento, può essere ritirata se non è soddisfatto il requisito di cui al punto 8.1 oppure se i veicoli o i comandi dello sterzo selezionati non hanno superato i controlli prescritti al punto 8.2.
- 9.2. Se una parte contraente dell'accordo che applica il presente regolamento revoca un'omologazione rilasciata in precedenza, ne deve informare immediatamente le altre parti contraenti che applicano il presente regolamento mediante una scheda di notifica conforme al modello di cui agli allegati 1 A o 1B, a seconda dei casi, del presente regolamento.
10. Istruzioni
- Nel caso di un tipo di comando dello sterzo fornito separatamente dal veicolo, l'imballaggio e le istruzioni di installazione devono indicare chiaramente i tipi di veicolo cui è destinato.
11. Cessazione definitiva della produzione
- Se il titolare dell'omologazione cessa completamente di fabbricare un tipo di veicolo o un tipo di comando dello sterzo omologato ai sensi del presente regolamento, ne deve informare l'autorità che ha rilasciato l'omologazione. Ricevuta la pertinente notifica, tale autorità deve informare le altre parti dell'accordo del 1958 che applicano il presente regolamento per mezzo della scheda di notifica conforme al modello di cui agli allegati 1 A o 1B, a seconda dei casi, del presente regolamento.
12. Nomi e indirizzi dei servizi tecnici incaricati di eseguire le prove di omologazione e delle autorità di omologazione
- Le parti dell'accordo che applicano il presente regolamento devono comunicare al segretariato delle Nazioni Unite il nome e l'indirizzo dei servizi tecnici incaricati di eseguire le prove di omologazione e delle autorità che rilasciano l'omologazione, alle quali vanno inviati i certificati attestanti il rilascio, l'estensione, il rifiuto o la revoca di un'omologazione rilasciata in altri paesi.
13. Disposizioni transitorie
- 13.1. A decorrere dalla data di entrata in vigore della serie di modifiche 03 del presente regolamento, nessuna parte contraente deve rifiutare una domanda di omologazione presentata in conformità al presente regolamento, modificato dalla serie di modifiche 03.
- 13.2. A decorrere dalla data di entrata in vigore della serie di modifiche 04, nessuna parte contraente che applica il presente regolamento deve rifiutare di rilasciare un'omologazione ai sensi del presente regolamento, modificato dalla serie di modifiche 04.
- 13.3. Omologazione di un tipo di veicolo
- 13.3.1. Trascorsi 36 mesi dalla data di entrata in vigore di cui al punto 13.1, le parti contraenti che applicano il presente regolamento devono rilasciare l'omologazione ai veicoli a guida avanzata appartenenti alla categoria M<sub>1</sub> e ai veicoli di peso inferiore a 1,5 tonnellate appartenenti alla categoria N<sub>1</sub> solo se il tipo di veicolo soddisfa i requisiti del presente regolamento quale modificato dalla serie di modifiche 03, eccettuate le disposizioni di cui al punto 5.1 del presente regolamento relative allo spostamento verticale massimo della colonna dello sterzo, che devono applicarsi alle nuove omologazioni solo dopo un ulteriore periodo di 12 mesi.

- 13.3.2. Trascorsi 48 mesi dalla data di entrata in vigore di cui al punto 13.1, le parti contraenti che applicano il presente regolamento devono rilasciare l'omologazione a veicoli appartenenti alla categoria M<sub>1</sub> diversi da quelli a guida avanzata solo se il tipo di veicolo soddisfa i requisiti del presente regolamento quale modificato dalla serie di modifiche 03.
- 13.3.3. Trascorsi 60 mesi dalla data di entrata in vigore di cui al punto 13.1, le parti contraenti che applicano il presente regolamento possono rifiutare di riconoscere omologazioni di tipi di veicolo che non siano state rilasciate in conformità alla serie di modifiche 03 al presente regolamento.
- 13.3.4. Trascorsi 24 mesi dalla data di entrata in vigore della serie di modifiche 04, le parti contraenti che applicano il presente regolamento devono rilasciare l'omologazione solo a tipi di veicolo che soddisfano i requisiti del presente regolamento quale modificato dalla serie di modifiche 04.
- Tuttavia, nel caso di veicoli dotati di motopropulsore elettrico funzionante ad alta tensione, è concesso un ulteriore periodo di 12 mesi a condizione che il fabbricante dimostri, in modo soddisfacente per il servizio tecnico, che il veicolo prevede livelli di sicurezza equivalenti a quelli richiesti dal presente regolamento quale modificato dalla serie di modifiche 04.
- 13.3.5. Le parti contraenti che applicano il presente regolamento non devono rifiutare l'estensione di omologazioni rilasciate a norma delle precedenti serie di modifiche al presente regolamento quando tale estensione non comporta alcuna modifica al sistema di propulsione del veicolo. Trascorsi tuttavia 48 mesi dalla data di entrata in vigore della serie di modifiche 04, non devono essere rilasciate estensioni di omologazioni rilasciate ai sensi di serie di modifiche precedenti al presente regolamento a veicoli dotati di motopropulsore elettrico ad alta tensione.
- 13.3.6. Se al momento dell'entrata in vigore della serie di modifiche 04 del presente regolamento vigono requisiti nazionali che disciplinano la sicurezza di veicoli con motopropulsore elettrico funzionante ad alta tensione, le parti contraenti che applicano il presente regolamento possono rifiutare l'omologazione nazionale dei veicoli non conformi ai requisiti nazionali, a meno che non si tratti di veicoli omologati a norma della serie di modifiche 04 del presente regolamento.
- 13.3.7. Trascorsi 48 mesi dalla data di entrata in vigore della serie di modifiche 04 del presente regolamento, le parti contraenti che applicano il presente regolamento possono rifiutare l'omologazione nazionale o regionale nonché la prima immatricolazione nazionale o regionale (prima entrata in servizio) di un veicolo con motopropulsore elettrico ad alta tensione non conforme ai requisiti della serie di modifiche 04 al presente regolamento.
- 13.3.8. Restano valide le omologazioni dei veicoli rilasciate ai sensi della serie di modifiche 03 del presente regolamento e che non sono interessate dalla serie di modifiche 04; le parti contraenti che applicano il presente regolamento devono continuare ad accettarle.
- 13.4. Omologazioni del tipo di comando dello sterzo
- 13.4.1. Anche dopo la data di entrata in vigore della serie di modifiche 04, le omologazioni del tipo di comando dello sterzo rilasciate ai sensi di serie di modifiche precedenti al presente regolamento restano valide e le parti contraenti che applicano il presente regolamento devono continuare ad accettarle e a rilasciare estensioni di omologazioni ai sensi della serie di modifiche 03.
- 13.4.2. A decorrere dalla data di entrata in vigore del supplemento 2 alla serie di modifiche 03, le parti contraenti non devono rilasciare omologazioni separate del tipo di comando dello sterzo comprendente un airbag.
- 13.4.3. A decorrere dalla data di entrata in vigore del supplemento 2 alla serie di modifiche 03, le parti contraenti possono rifiutare di riconoscere omologazioni separate del tipo di comando dello sterzo comprendente un airbag.

ALLEGATO 1 A

Notifica

[formato massimo: A4 (210 x 297 mm)]



Emessa da:

Nome dell'amministrazione

.....  
.....  
.....

- Relativa a <sup>(2)</sup>: rilascio dell'omologazione
- estensione dell'omologazione
- rifiuto dell'omologazione
- revoca dell'omologazione
- cessazione definitiva della produzione

di un tipo di veicolo in relazione alla protezione del conducente dal meccanismo dello sterzo in caso di urto, a norma del regolamento n. 12.

Omologazione n. .... Estensione n. ....

1. Denominazione commerciale o marchio del veicolo .....
2. Tipo di veicolo .....
3. Nome e indirizzo del fabbricante .....
4. Nome e indirizzo dell'eventuale mandatario del fabbricante.....
5. Breve descrizione del meccanismo dello sterzo e dei componenti del veicolo che contribuiscono alla protezione del conducente dal meccanismo dello sterzo in caso di urto .....
6. Massa del veicolo durante la prova .....
- Asse anteriore: .....
- Asse posteriore: .....
- Totale: .....
7. Veicolo presentato per l'omologazione in data: .....
8. Servizio tecnico incaricato di eseguire le prove di omologazione: .....
9. Data del verbale rilasciato da tale servizio: .....
10. Numero del verbale rilasciato da tale servizio: .....
11. Omologazione rilasciata/rifiutata/estesa/revocata <sup>(2)</sup> .....

<sup>(1)</sup> Numero distintivo del paese che ha rilasciato/esteso/rifiutato/revocato l'omologazione (cfr. disposizioni relative all'omologazione nel regolamento).

<sup>(2)</sup> Cancellare le diciture non pertinenti.

- 
12. Posizione del marchio di omologazione sul veicolo: .....
  13. Luogo: .....
  14. Data: .....
  15. Firma: .....
  16. Alla presente notifica si allega l'elenco dei documenti presentati all'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione, che possono essere resi disponibili su richiesta.
-

ALLEGATO 1 B

Notifica

[formato massimo: A4 (210 x 297 mm)]



Emessa da: Nome dell'amministrazione  
 .....  
 .....  
 .....

- Relativa a (2):
- rilascio dell'omologazione
  - estensione dell'omologazione
  - rifiuto dell'omologazione
  - revoca dell'omologazione
  - cessazione definitiva della produzione

di un tipo di comando dello sterzo in relazione alla protezione del conducente dal meccanismo dello sterzo in caso di urto, a norma della parte pertinente del regolamento n. 12.

Omologazione n. .... Estensione n. ....

1. Denominazione commerciale o marca del comando dello sterzo .....
2. Nome e indirizzo del fabbricante .....
3. Nome e indirizzo dell'eventuale mandatario del fabbricante .....
4. Tipi di veicoli sui quali il comando è destinato a essere montato .....
5. Breve descrizione del comando dello sterzo e dei componenti che contribuiscono alla protezione del conducente dal meccanismo dello sterzo in caso di urto .....
6. Comando dello sterzo presentato per l'omologazione in data .....
7. Servizio tecnico incaricato di eseguire le prove di omologazione: .....
8. Data del verbale rilasciato da tale servizio: .....
9. Numero del verbale rilasciato da tale servizio: .....
10. Omologazione rilasciata/rifiutata/estesa/revocata (2) .....
11. Posizione dei marchi di omologazione sul comando dello sterzo .....
12. Luogo: .....

(1) Numero distintivo del paese che ha rilasciato/esteso/rifiutato/revocato l'omologazione (cfr. disposizioni relative all'omologazione nel regolamento).  
 (2) Cancellare le diciture non pertinenti.

13. Data: .....

14. Firma: .....

15. Alla presente notifica si allega l'elenco dei documenti presentati all'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione, che possono essere resi disponibili su richiesta.

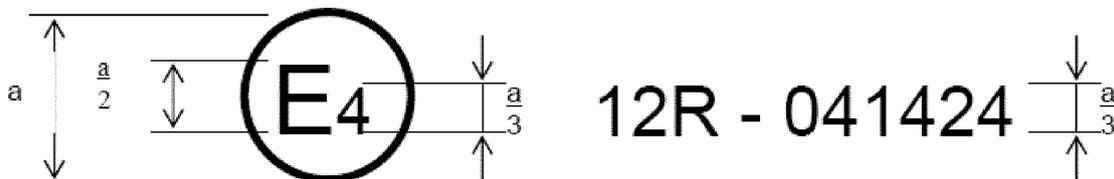
\_\_\_\_\_

ALLEGATO 2

Esempi di marchi di omologazione

MODELLO A

(Cfr. punto 4.2.4 del presente regolamento)

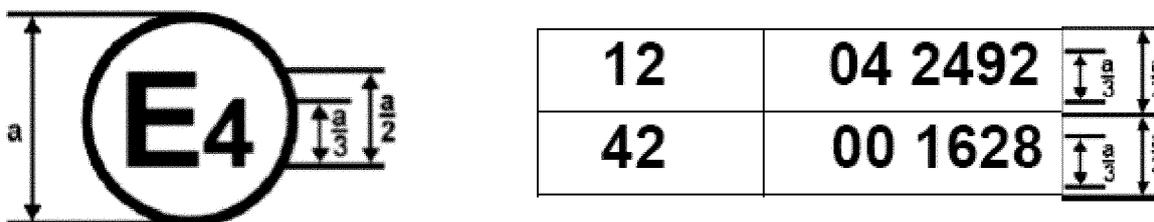


a = 8 mm min.

Il marchio di omologazione riportato sopra, apposto su un veicolo, indica che il tipo di veicolo in questione è stato omologato nei Paesi Bassi (E4) a norma del regolamento n. 12 in relazione alla protezione del conducente dal meccanismo dello sterzo in caso di urto. Il numero di omologazione indica che l'omologazione è stata rilasciata in conformità ai requisiti del regolamento n. 12 modificato dalla serie di modifiche 04.

MODELLO B

(Cfr. punto 4.2.5 del presente regolamento)

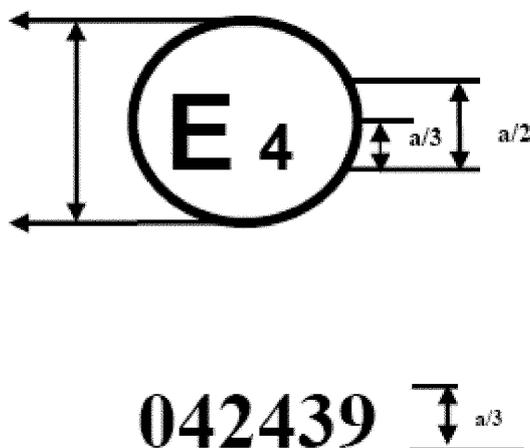


a = 8 mm min.

Il marchio di omologazione riportato sopra, apposto su un veicolo, indica che il tipo di veicolo in questione è stato omologato nei Paesi Bassi (E4) a norma dei regolamenti nn. 12 e 42 <sup>(1)</sup>. I numeri di omologazione indicano che, alle date del rilascio delle rispettive omologazioni, il regolamento n. 12 comprendeva la serie di modifiche 04 e che il regolamento n. 42 era ancora nella sua forma originale.

MODELLO C

(Cfr. punto 4.3.4 del presente regolamento)



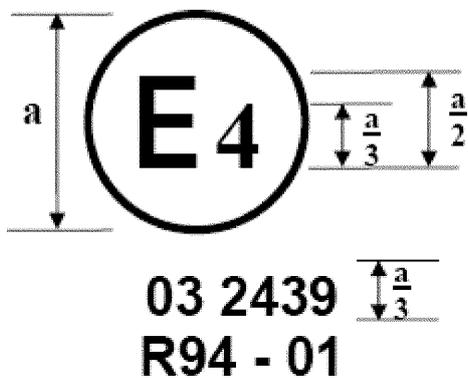
a = almeno 8 mm.

<sup>(1)</sup> Il secondo numero è indicato a mero titolo di esempio.

Il marchio di omologazione riportato sopra, apposto su un comando dello sterzo, indica che il tipo di comando dello sterzo in questione, è stato omologato nei Paesi Bassi (E4) a norma della parte pertinente del regolamento n. 12 modificato dalla serie di modifiche 04 in relazione alla protezione del conducente dal meccanismo dello sterzo in caso di urto.

## MODELLO D

(Cfr. punto 4.3.4.3 del presente regolamento)



$a$  = almeno 8 mm.

Il marchio di omologazione riportato sopra, apposto su un comando dello sterzo, indica che il tipo di comando dello sterzo in questione è stato omologato nei Paesi Bassi (E4), in relazione alla protezione del conducente dal meccanismo dello sterzo in caso di urto, a norma delle disposizioni di cui ai punti 5.2.1 e/o 5.3.1 del regolamento n. 12 modificato dalla serie di modifiche 03.

## ALLEGATO 3

**Prova d'urto frontale contro un ostacolo fisso**

## 1. Finalità

Lo scopo di questa prova è verificare se il veicolo soddisfa i requisiti di cui al punto 5.1.

## 2. Impianti, procedura e strumenti di misura

## 2.1. Area di prova

L'area di prova deve essere sufficientemente ampia da accogliere la pista di accelerazione, la barriera e gli impianti tecnici necessari alla prova. La parte terminale della pista, per almeno 5 m prima della barriera, deve essere orizzontale (pendenza inferiore al 3 % misurata su una lunghezza di 1 metro), piatta e liscia.

## 2.2. Barriera

La barriera deve essere costituita da un blocco di cemento armato di larghezza non inferiore a 3 m nella parte frontale e di altezza non inferiore a 1,5 m. La barriera deve avere uno spessore tale da pesare almeno 70 tonnellate metriche. La parte frontale deve essere piatta, verticale e perpendicolare all'asse della pista di accelerazione e deve essere coperta da pannelli di compensato spessi  $20 \pm 2$  mm, in buone condizioni. Tra il pannello di compensato e la barriera può essere collocata una struttura costituita da una piastra d'acciaio spessa almeno 25 mm. È possibile usare una barriera con caratteristiche differenti, purché la superficie della zona d'urto sia maggiore della superficie frontale d'urto del veicolo oggetto di prova e dia risultati equivalenti.

## 2.3. Propulsione del veicolo

Al momento dell'impatto, il veicolo non deve più essere soggetto all'azione di eventuali dispositivi aggiuntivi di sterzo o di propulsione. Esso deve raggiungere l'ostacolo con una traiettoria perpendicolare alla barriera d'urto; il disallineamento laterale massimo tollerato tra la linea mediana verticale della parte frontale del veicolo e la linea mediana verticale della barriera d'urto è  $\pm 30$  cm.

## 2.4. Stato del veicolo

## 2.4.1. Per la prova, il veicolo deve essere completo di tutti i componenti e le apparecchiature normalmente comprese nella propria massa a vuoto in ordine di marcia, oppure essere nella condizione di soddisfare questo requisito per quanto riguarda i componenti e le apparecchiature che interessano l'abitacolo e la distribuzione della massa del veicolo nel suo complesso in ordine di marcia.

Su richiesta del fabbricante, in deroga al punto 5.1 del presente regolamento, la prova può essere effettuata con manichini in posizione, purché questi non ostacolino in nessun momento il movimento del meccanismo dello sterzo. La massa dei manichini non deve essere considerata ai fini della prova.

## 2.4.2. Se il veicolo è azionato da mezzi esterni, l'impianto di alimentazione del carburante deve essere riempito almeno al 90 % della sua capacità di liquido non infiammabile di densità compresa tra 0,7 e 1.

Questo requisito non si applica se come carburante si usa l'idrogeno.

Tutti gli altri impianti (serbatoi del liquido dei freni, radiatore ecc.) possono essere vuoti.

## 2.4.3. Se il veicolo è azionato dal proprio motore, il serbatoio del carburante deve essere riempito di carburante almeno al 90 % della sua capacità. Tutti gli altri serbatoi devono essere completamente pieni.

Deve essere consentito di modificare il sistema di alimentazione del carburante, previo accordo tra fabbricante e servizio tecnico, in modo che un quantitativo idoneo di carburante possa essere utilizzato per far funzionare il motore o il sistema di conversione dell'energia elettrica.

In tal caso, il serbatoio del carburante deve essere riempito almeno al 90 % della massa di un pieno di carburante con un liquido non infiammabile di densità compresa tra 0,7 e 1.

Questo requisito non si applica ai serbatoi di idrogeno.

## 2.4.4. Regolazione del motopropulsore elettrico

- 2.4.4.1. Il REESS deve essere in uno stato di carica che consenta il normale funzionamento del motopropulsore, secondo quanto indicato dal fabbricante.
- 2.4.4.2. Il motopropulsore elettrico deve essere sotto tensione con o senza l'intervento delle fonti originali di energia elettrica (ad esempio gruppo elettrogeno, REESS o sistema di conversione dell'energia elettrica). Tuttavia:
- 2.4.4.2.1. previo accordo tra servizio tecnico e fabbricante, deve essere consentito eseguire la prova senza che il motopropulsore elettrico, o parti di esso, siano sotto tensione, purché ciò non incida negativamente sul risultato della prova. Per le parti del motopropulsore elettrico che non sono sotto tensione, la protezione dallo shock elettrico deve essere dimostrata con una protezione fisica o una resistenza di isolamento e altri mezzi idonei;
- 2.4.4.2.2. in presenza della funzione di sezionamento automatico, laddove il fabbricante lo richieda, deve essere consentito eseguire la prova con la funzione di sezionamento attivata. In tale caso deve essere dimostrato che il sezionamento automatico avrebbe funzionato durante la prova d'urto. Ciò include il segnale di attivazione automatica e la separazione galvanica, tenuto conto delle condizioni reali dell'urto.
- 2.4.5. Su richiesta del fabbricante, il servizio tecnico incaricato di eseguire le prove può permettere che lo stesso veicolo usato per prove imposte da altri regolamenti (anche quelle che possono danneggiare il telaio) sia usato anche per prove imposte dal presente regolamento.
- 2.4.6. Se regolabile, il volante deve trovarsi nella posizione normale indicata dal fabbricante o, in mancanza di ciò, a metà tra le posizioni estreme di regolazione.
- 2.5. Velocità d'urto
- Al momento dell'urto, la velocità deve essere compresa tra 48,3 km/h (30 mph) e 53,1 km/h (33 mph). Se tuttavia la prova viene effettuata a una velocità d'urto superiore e il veicolo soddisfa i requisiti elencati, la prova deve essere considerata valida.
- 2.6. Strumenti di misurazione
- Lo strumento utilizzato per registrare la velocità di cui al punto 2.5 deve avere un margine di precisione dell'1 %.
3. Risultati
- 3.1. Per determinare il movimento all'indietro e verso l'alto del comando dello sterzo, durante l'urto deve essere effettuata una registrazione <sup>(1)</sup> della variazione della distanza — in senso orizzontale <sup>(2)</sup> e parallelo all'asse longitudinale del veicolo e in senso verticale nella direzione perpendicolare a tale asse — tra la parte superiore della colonna (e l'albero) dello sterzo e un punto sul veicolo non coinvolto nell'urto. Il valore massimo di questa variazione, indicato nella registrazione, sarà considerato come movimento all'indietro e verso l'alto.
- 3.2. Dopo la prova, i danni subiti dal veicolo devono essere descritti in un resoconto scritto; deve essere scattata una fotografia almeno da ciascuna delle seguenti angolazioni del veicolo:
- 3.2.1. viste laterali (destra e sinistra),
- 3.2.2. vista anteriore,
- 3.2.3. vista della parte inferiore,
- 3.2.4. zona interessata all'interno dell'abitacolo.

<sup>(1)</sup> Questa registrazione può essere sostituita da misurazioni massime.

<sup>(2)</sup> «In senso orizzontale» con riferimento all'abitacolo quando il veicolo è immobile prima della prova, non nello spazio durante il movimento del veicolo rispetto al terreno, e «in senso verticale» nel senso di perpendicolare all'asse orizzontale e verso l'alto.

## 4. Fattori di correzione

## 4.1. Legenda

V velocità registrata in km/h;

$m_o$  massa del prototipo nello stato di cui al punto 2.4 del presente allegato;

$m_1$  massa del prototipo con l'apparecchiatura di prova;

$D_o$  variazione della distanza misurata durante l'urto, quale definita al punto 3.1 del presente allegato;

$D_1$  variazione della distanza usata per determinare i risultati della prova;

$K_1$  = il valore maggiore tra  $\frac{(48,3)^2}{V}$  e 0,83;

$K_2$  = il valore maggiore tra  $\frac{V}{m_1}$  e 0,8.

4.2. La variazione corretta  $D_1$  usata per verificare la conformità del prototipo ai requisiti del presente regolamento deve essere calcolata con la seguente formula:

$$D1 = D_o \cdot K_1 \cdot K_2$$

4.3. Una prova d'urto frontale contro una barriera non è necessaria nel caso di un veicolo identico al prototipo considerato per quanto riguarda le caratteristiche di cui al punto 2.2 del presente regolamento ma con massa  $m_1$  superiore a  $m_o$ , se  $m_1$  non è maggiore di 1,25  $m_o$  e se la variazione corretta  $D_2$  ottenuta dalla variazione  $D_1$ 

con la formula  $D_2 = \frac{m_1 \cdot D_1}{m_o}$  è tale da dimostrare che il nuovo veicolo soddisfa già i requisiti del punto 5 del presente regolamento.

## 5. Procedure equivalenti

## 5.1. A discrezione dell'autorità di omologazione possono essere consentite prove alternative, purché ne sia dimostrata l'equivalenza. Alla documentazione di omologazione deve essere allegata una relazione che descriva il metodo impiegato e i risultati ottenuti oppure la ragione della mancata esecuzione della prova.

## 5.2. La responsabilità di dimostrare l'equivalenza del metodo alternativo spetta al fabbricante o al suo mandatario che desiderino usare tale metodo.

## ALLEGATO 4

**Prova effettuata con blocco corpo**

## 1. Finalità

Lo scopo di questa prova è verificare se il veicolo soddisfa i requisiti di cui al punto 5.2 del presente regolamento.

## 2. Impianti, procedure e strumenti di misura

## 2.1. Montaggio del comando dello sterzo

## 2.1.1. Il comando deve essere montato sulla sezione frontale del veicolo ottenuta tagliando trasversalmente la scocca a livello dei sedili anteriori ed eliminando possibilmente tetto, parabrezza e porte. Questa sezione deve essere fissata saldamente al banco di prova, in modo che non si muova in seguito all'urto del blocco corpo.

La tolleranza dell'angolo di montaggio del comando deve essere  $\pm 2$  gradi rispetto all'angolo di progettazione.

## 2.1.2. Su richiesta del fabbricante e d'accordo con il servizio tecnico, il comando dello sterzo può tuttavia essere montato su un telaio che simuli il montaggio del meccanismo dello sterzo, purché questo gruppo «telaio/meccanismo dello sterzo» rispetto alla «sezione anteriore della scocca/meccanismo dello sterzo» vera e propria, abbia:

## 2.1.2.1. la stessa disposizione geometrica,

## 2.1.2.2. una maggiore rigidità.

## 2.1.3. Montaggio del comando dello sterzo quando si richiede l'omologazione del solo comando dello sterzo.

Il comando dello sterzo deve essere sottoposto a prova completo di accessori. Tra il comando dello sterzo e il banco di prova deve esserci uno spazio d'urto minimo di 100 mm. L'albero dello sterzo deve essere saldamente fissato al banco di prova in modo da non muoversi in seguito all'urto (cfr. fig. 1 dell'allegato 5).

## 2.2. Sistemazione del meccanismo dello sterzo per le prove

## 2.2.1. Durante la prima prova, il comando dello sterzo deve essere girato in modo che la sua razza più rigida sia perpendicolare al punto di contatto con il blocco corpo; se il comando dello sterzo è un volante, la prova deve essere ripetuta con la parte più flessibile del volante perpendicolare a tale punto di contatto. Se il comando dello sterzo è regolabile, entrambe le prove devono essere effettuate con il volante regolato nella posizione normale indicata dal fabbricante o, in mancanza di ciò, a metà tra le posizioni estreme di regolazione.

## 2.2.2. Se il veicolo è munito di un dispositivo che regola inclinazione e posizione del volante, durante la prova quest'ultimo deve trovarsi nella posizione di uso normale indicata dal fabbricante e considerata dal laboratorio come rappresentativa dal punto di vista dell'assorbimento dell'energia.

## 2.2.3. Se il comando dello sterzo è dotato di airbag sul volante, la prova deve essere effettuata con l'airbag gonfiato. Su richiesta del fabbricante e con il consenso del servizio tecnico, la prova potrà essere effettuata senza airbag gonfiato.

## 2.3. Blocco corpo

Il blocco corpo deve avere la forma, le dimensioni, la massa e le caratteristiche indicate nell'appendice del presente allegato.

- 2.3.1. Di seguito sono riportati orientamenti aggiuntivi non obbligatori riguardanti le caratteristiche meccaniche del blocco corpo:
- velocità di applicazione del carico durante la misurazione della rigidità:  $250 \pm 50$  mm/min;
  - baricentro:  $551,2 \pm 6$  mm dalla sommità del blocco corpo;
  - momento d'inerzia intorno all'asse laterale attraverso il baricentro:  
 $2,26 \pm 0,23$  kg x m<sup>2</sup>.
- 2.4. Misurazione delle forze
- 2.4.1. Deve essere misurata la forza massima che agisce in senso orizzontale e parallelo all'asse longitudinale del veicolo, applicata al blocco corpo e risultante dall'urto contro il comando dello sterzo.
- 2.4.2. Essa può essere misurata direttamente o indirettamente o essere calcolata in base ai valori registrati durante la prova.
- 2.5. Propulsione del blocco corpo
- 2.5.1. Si può usare qualsiasi metodo di propulsione, purché il blocco corpo quando urta il comando dello sterzo sia libero da qualsiasi collegamento con il dispositivo di propulsione. Il blocco corpo deve urtare il comando dopo una traiettoria essenzialmente dritta e parallela all'asse longitudinale del veicolo.
- 2.5.2. Il punto H del blocco corpo, indicato da un marchio speciale, deve essere regolato in modo che prima dell'urto si trovi nel piano orizzontale che attraversa il punto R, come indicato dal fabbricante del veicolo.
- 2.6. Velocità
- Il blocco corpo deve urtare il comando dello sterzo a una velocità di 24,1 km/h +1,2 (15 mph +0,8). Se tuttavia la prova viene effettuata a una velocità d'urto superiore e il comando soddisfa i requisiti elencati, la prova deve essere considerata valida.
- 2.7. Strumenti di misurazione
- 2.7.1. La strumentazione usata per registrare i parametri indicati al punto 5.2 del presente regolamento deve consentire di effettuare le misurazioni con il seguente grado di accuratezza:
- 2.7.1.1. velocità del blocco corpo: entro il 2 %;
  - 2.7.1.2. registrazione del tempo entro 1/1 000 di secondo;
  - 2.7.1.3. l'inizio dell'urto (punto zero) al momento del primo contatto del blocco corpo con il comando dello sterzo deve essere individuato sulle registrazioni e sui filmati usati per analizzare i risultati della prova.
- 2.7.2. Misurazione della forza
- La strumentazione usata deve essere conforme alla norma ISO 6487:1987 se non diversamente specificato nel presente regolamento.
- 2.7.2.1. Con i trasduttori di carico inseriti nel sistema dello sterzo:  
la classe di ampiezza del canale deve essere 1 960 daN (2 000 kg) e la classe di frequenza del canale 600.

2.7.2.2. Con gli accelerometri o i trasduttori di carico inseriti nel blocco corpo: due accelerometri unidirezionali devono essere posti simmetricamente sul piano trasversale del baricentro del blocco corpo. La classe di ampiezza del canale deve essere 60 g e la classe di frequenza del canale 180. Per quanto riguarda il numero e la posizione degli accelerometri di misurazione devono essere consentiti altri metodi, come dividere l'apparecchiatura di prova in parti separate al cui baricentro si pongono gli accelerometri per misurare l'accelerazione in senso orizzontale e parallelo all'asse longitudinale del veicolo.

La forza risultante deve essere quella che corrisponde al massimo alla somma complessiva delle forze calcolate o misurate direttamente per ciascuna parte del blocco corpo.

2.8. Temperatura ambiente: stabilizzata a  $20\text{ °C} \pm 5\text{ °C}$ .

3. Risultati

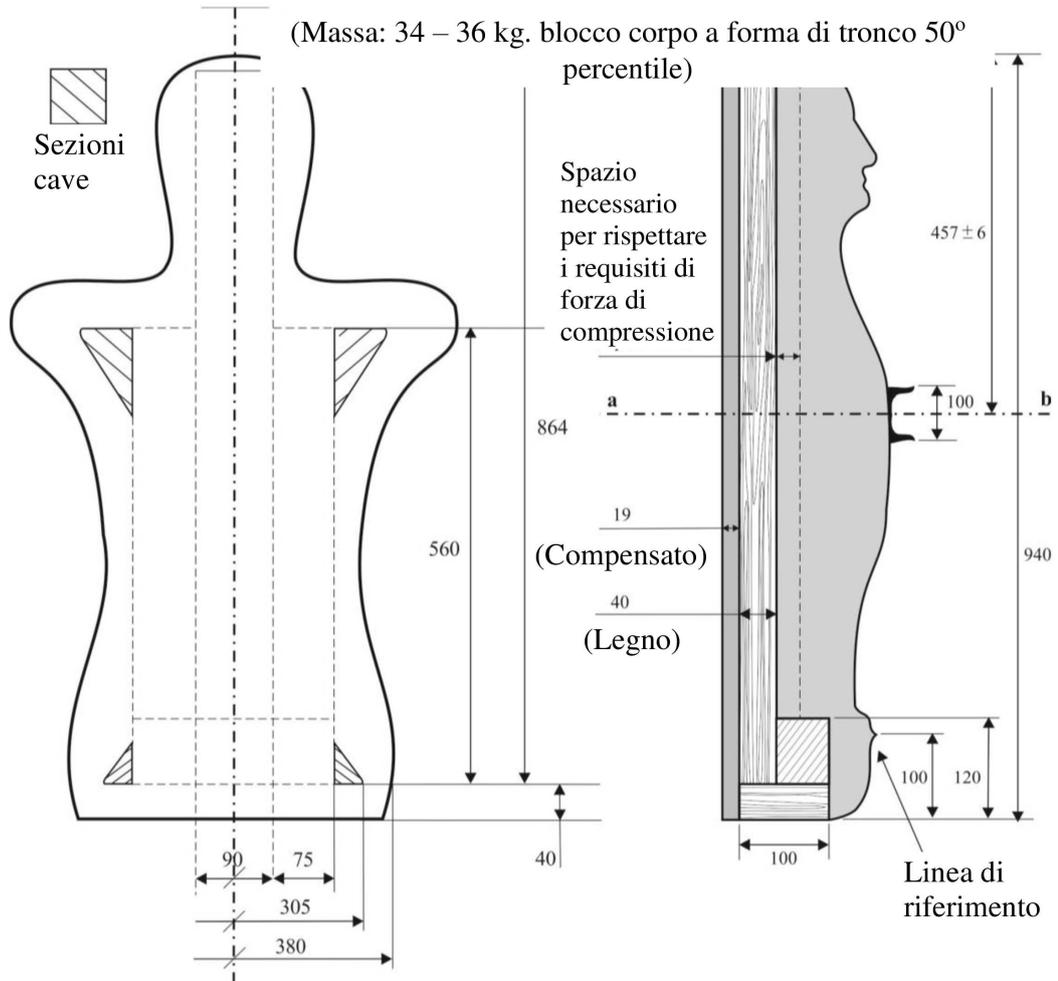
3.1. Dopo la prova, il danno subito dal meccanismo dello sterzo deve essere accertato e descritto in una relazione scritta; deve essere scattata almeno una fotografia laterale e una frontale della zona «comando dello sterzo/colonna dello sterzo/quadro strumenti».

3.2. Il valore massimo della forza deve essere misurato o calcolato come indicato al punto 2.4.

---

Allegato 4 – Appendice

Blocco corpo

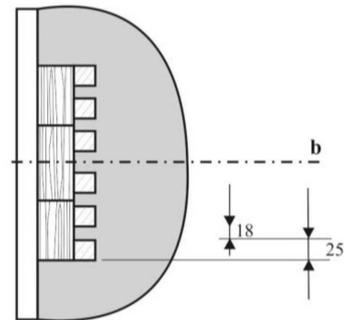


Tasso di elasticità: 105 - 140 N/mm

Il tronco viene caricato con un profilo di 100 mm come indicato, posto a 90° rispetto all'asse longitudinale del blocco di prova e parallelo alla piastra di sostegno posteriore. Il carico viene misurato quando il profilo rientra di 12,7 mm nel blocco di prova.

Materiale simile alla gomma fissato con cinghie e nastro adesivo alla piastra di supporto

Dimensioni in mm



## ALLEGATO 5

**Prova effettuata con simulacro della testa**

## 1. Finalità

Lo scopo di questa prova è verificare se il comando dello sterzo soddisfa i requisiti di cui al punto 5.3 del presente regolamento.

## 2. Impianti, procedure e strumenti di misura

## 2.1. Aspetti generali

2.1.1. Il comando dello sterzo deve essere sottoposto a prova completo di accessori.

2.1.2. Se il comando dello sterzo è dotato di airbag sul volante, la prova deve essere effettuata con l'airbag gonfiato. Su richiesta del fabbricante e con il consenso del servizio tecnico, la prova potrà essere effettuata senza airbag gonfiato.

2.2. Montaggio del comando dello sterzo quando si chiede l'omologazione di quest'ultimo contestualmente all'omologazione del veicolo.

2.2.1. Il comando deve essere montato sulla sezione frontale del veicolo ottenuta tagliando trasversalmente la scocca a livello dei sedili anteriori ed eliminando possibilmente tetto, parabrezza e porte.

Questa sezione deve essere saldamente fissata al banco di prova, in modo che non si muova in seguito all'urto del simulacro della testa.

La tolleranza dell'angolo di montaggio del comando deve essere  $\pm 2$  gradi rispetto all'angolo di progettazione.

2.2.2. Su richiesta del fabbricante e d'accordo con il servizio tecnico, il comando dello sterzo può tuttavia essere montato su un telaio che simuli il montaggio del meccanismo dello sterzo, purché questo gruppo «telaio/meccanismo dello sterzo» rispetto alla «sezione anteriore della scocca/meccanismo dello sterzo» vera e propria, abbia:

2.2.2.1. la stessa disposizione geometrica,

2.2.2.2. una maggiore rigidità.

2.3. Montaggio del comando dello sterzo quando si chiede esclusivamente l'omologazione dello stesso

Il comando dello sterzo deve essere sottoposto a prova completo di accessori. Tra il comando dello sterzo e il banco di prova deve esserci uno spazio d'urto minimo di 100 mm. L'albero dello sterzo deve essere saldamente fissato al banco di prova in modo da non muoversi in seguito all'urto (cfr. fig. 1).

2.3.1. Tuttavia su richiesta del fabbricante la prova può essere effettuata conformemente alle condizioni di cui al punto 2.2. In tal caso, l'omologazione sarà valida solo per i tipi di veicoli specificati.

## 3. Apparecchiatura di prova

3.1. Tale apparecchiatura consiste in un dispositivo d'urto lineare completamente guidato, rigido, avente una massa di 6,8 kg. La superficie d'urto è emisferica, con un diametro di 165 mm.

3.2. Il simulacro della testa deve essere munito di due accelerometri in grado di misurare i valori nella direzione dell'urto.

### 3.3. Strumenti di misurazione

3.3.1. Gli strumenti di misurazione usati devono essere conformi alla norma ISO 6487:1987. Essi devono inoltre possedere le caratteristiche seguenti.

#### 3.3.2. Accelerazione

Classe di ampiezza del canale 150 g CAC

Classe di frequenza del canale 600 Hz CFC.

#### 3.3.3. Velocità

Accuratezza entro  $\pm 1$  %.

#### 3.3.4. Registrazione del tempo

La strumentazione deve permettere di registrare tutta la durata dell'azione e di eseguire le letture con una accuratezza al millesimo di secondo. L'inizio dell'urto al momento del primo contatto tra dispositivo d'urto e comando dello sterzo deve essere indicato nelle registrazioni usate per analizzare la prova.

## 4. Procedura di prova

4.1. Il piano del comando dello sterzo deve essere perpendicolare alla direzione dell'urto.

4.2. Ciascun tipo di volante del comando dello sterzo deve essere sottoposto alla prova d'urto in almeno 3 e al massimo 4 posizioni. Per ciascuna prova d'urto deve essere usato un nuovo comando dello sterzo. Negli urti successivi, l'asse del dispositivo d'urto deve essere allineato con uno dei seguenti punti:

4.2.1. il centro del mozzo del comando dello sterzo;

4.2.2. il punto in cui la razza più rigida o meglio rinforzata incontra il bordo interno della corona del comando dello sterzo;

4.2.3. il punto mediano dell'area non supportata più corta della corona del comando dello sterzo, che non includa una razza, quando colpito dal simulacro della testa;

4.2.4. a discrezione dell'autorità di omologazione, la posizione «più sfavorevole» sul comando dello sterzo.

4.3. Il dispositivo d'urto deve colpire il comando dello sterzo a una velocità di 24,1 km/h; questa velocità deve essere raggiunta con la sola energia di propulsione oppure usando un dispositivo di propulsione aggiuntivo.

## 5. Risultati

5.1. Nelle prove effettuate secondo le procedure di cui sopra, la decelerazione del dispositivo d'urto è data dalla media dei valori registrati simultaneamente dai due decelerometri.

## 6. Procedure equivalenti

6.1. A discrezione dell'autorità di omologazione possono essere consentite prove alternative, purché ne sia dimostrata l'equivalenza. Alla documentazione di omologazione deve essere allegata una relazione che descriva il metodo impiegato e i risultati ottenuti.

- 6.2. La responsabilità di dimostrare l'equivalenza del metodo alternativo spetta al fabbricante o al suo mandatario che desiderino usare tale metodo.

Figura 1a:

**installazione di prova**

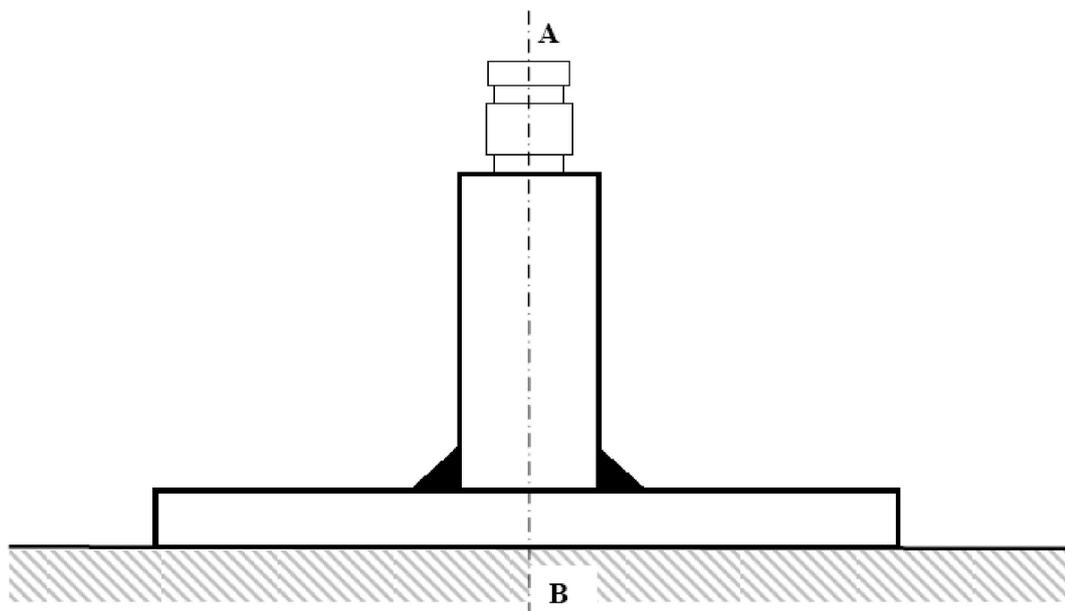
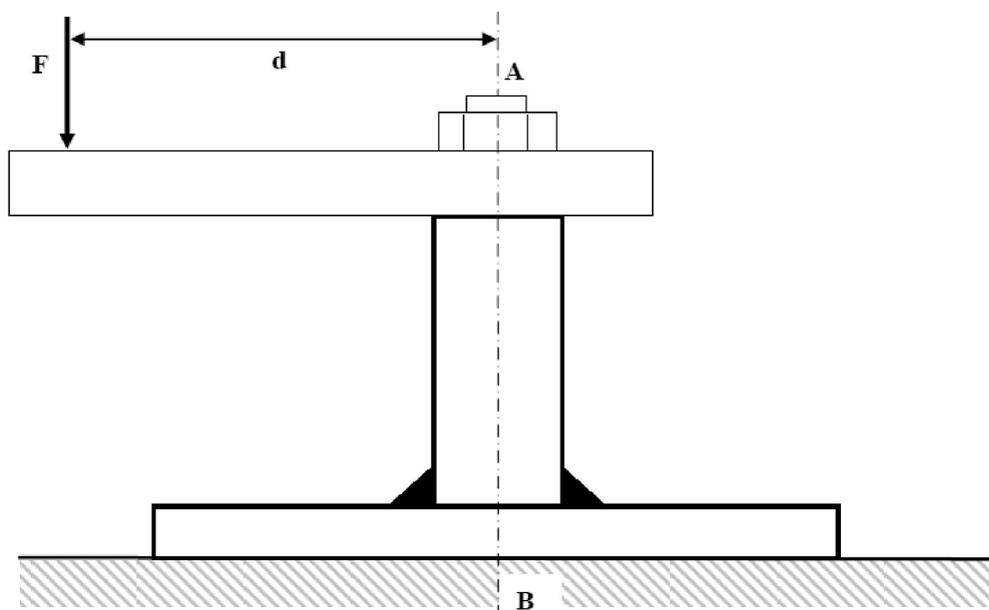


Figura 1b:

**misurazione della rigidità dell'installazione di prova**



$F = 800 \text{ daN}$ ;  $d = 0,2 \text{ m}$

Sotto un carico di 800 daN, che produce una coppia di 160 daNm nel punto «B», lo spostamento in qualsiasi direzione del punto «A» deve essere inferiore a 2 mm

## ALLEGATO 6

**Procedura per determinare il punto «H» e l'angolo effettivo di inclinazione del tronco per i posti a sedere dei veicoli a motore <sup>(1)</sup>**

Appendice 1 - Descrizione della macchina tridimensionale per determinare il punto «H» (macchina 3D H) <sup>(1)</sup>

Appendice 2 - Sistema di riferimento tridimensionale <sup>(1)</sup>

Appendice 3 - Dati di riferimento relativi ai posti a sedere <sup>(1)</sup>

---

---

<sup>(1)</sup> La procedura è descritta nell'allegato 1 della risoluzione consolidata sulla costruzione dei veicoli (RE.3), (documento ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2).

## ALLEGATO 7

### Procedure di prova per la protezione degli occupanti dei veicoli elettrici da contatti con elementi ad alta tensione e da fuoriuscita di elettroliti

Il presente allegato descrive le procedure di prova per dimostrare la conformità ai requisiti di sicurezza elettrica di cui al punto 5.5. Per la misurazione della resistenza di isolamento, un'alternativa adeguata alla procedura descritta di seguito è rappresentata dalla misurazione con il megaohmmetro o con l'oscilloscopio. In tale caso può essere necessario disattivare il sistema di bordo che controlla la resistenza di isolamento.

Prima di effettuare la prova d'urto del veicolo, misurare e registrare la tensione del bus ad alta tensione ( $V_b$ ) (cfr. figura 1) per verificare che sia compresa nella gamma di tensione di esercizio del veicolo specificata dal fabbricante.

#### 1. Apparecchiatura di prova e sua configurazione

Se si usa una funzione di sezionamento dell'alta tensione, le misurazioni devono essere effettuate su entrambi i lati del dispositivo che svolge la funzione di sezionamento.

Tuttavia, se la funzione di sezionamento dell'alta tensione è integrata nel REESS o nel sistema di conversione dell'energia e il bus ad alta tensione del REESS o del sistema di conversione dell'energia è protetto secondo un grado di protezione IPXXB dopo la prova d'urto, le misurazioni possono essere effettuate soltanto tra il dispositivo che svolge la funzione di sezionamento e i carichi elettrici.

Il voltmetro da usare in questa prova deve misurare i valori in CC e avere una resistenza interna di almeno 10 M $\Omega$ .

#### 2. Quando si misura la tensione, attenersi possibilmente alle istruzioni che seguono.

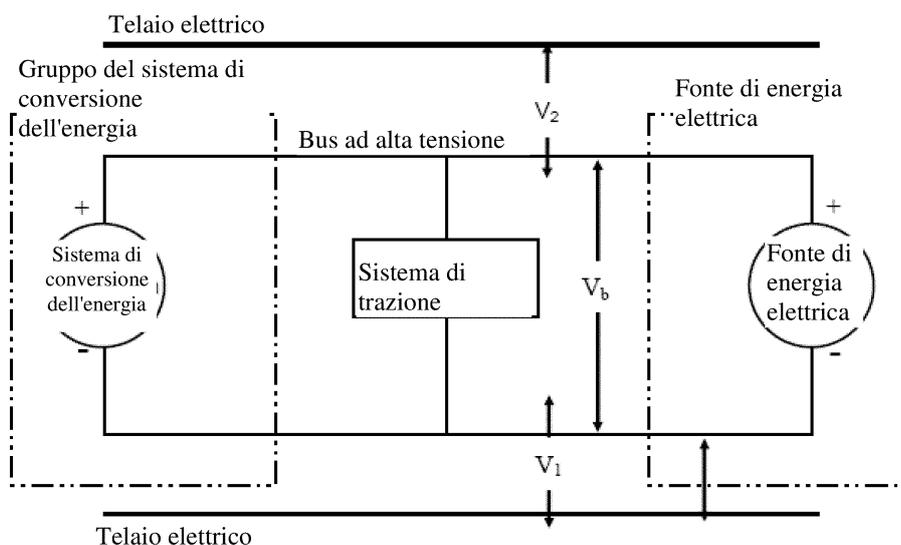
Dopo la prova d'urto, misurare le tensioni del bus ad alta tensione ( $V_b$ ,  $V_1$ ,  $V_2$ ) (cfr. la figura 1).

La tensione deve essere misurata nella fascia compresa tra 5 e 60 secondi dall'urto.

Questa procedura non si applica se la prova è effettuata in condizioni in cui il motopropulsore elettrico non è sotto tensione.

Figura 1

#### Misurazione delle tensioni $V_b$ , $V_1$ , $V_2$



#### 3. Procedura di valutazione per un livello basso di energia elettrica

Prima dell'urto, un interruttore  $S_1$  e una resistenza di scarica nota  $R_c$  sono collegati in parallelo al condensatore in questione (cfr. figura 2).

Nel periodo compreso fra i 5 e i 60 secondi successivi all'urto, l'interruttore  $S_1$  deve essere chiuso mentre viene effettuata la misurazione e la registrazione dei valori della tensione  $V_b$  e dell'intensità di corrente  $I_e$ . Il prodotto della tensione  $V_b$  e dell'intensità di corrente  $I_e$  deve essere integrato nell'intervallo di tempo compreso tra la chiusura ( $t_c$ ) dell'interruttore  $S_1$  e il momento in cui la tensione  $V_b$  scende al di sotto della soglia di alta tensione di 60 V CC ( $t_h$ ). Tramite questa integrazione si ottiene l'energia totale (TE), espressa in joule:

$$a) \quad TE = \int_{t_c}^{t_h} V_b \times I_e dt$$

Quando  $V_b$  è misurata in un istante compreso fra i 5 e i 60 secondi successivi all'urto e la capacità dei condensatori X ( $C_x$ ) è specificata dal fabbricante, l'energia totale (TE) deve essere calcolata con la seguente formula:

$$b) \quad TE = 0,5 \times C_x \times (V_b^2 - 3\,600)$$

Quando  $V_1$  e  $V_2$  (cfr. figura 1) sono misurate in un istante compreso fra i 5 e i 60 secondi successivi all'urto e la capacità dei condensatori Y ( $C_{y1}$ ,  $C_{y2}$ ) è specificata dal fabbricante, l'energia totale ( $TE_{y1}$ ,  $TE_{y2}$ ) deve essere calcolata con le seguenti formule:

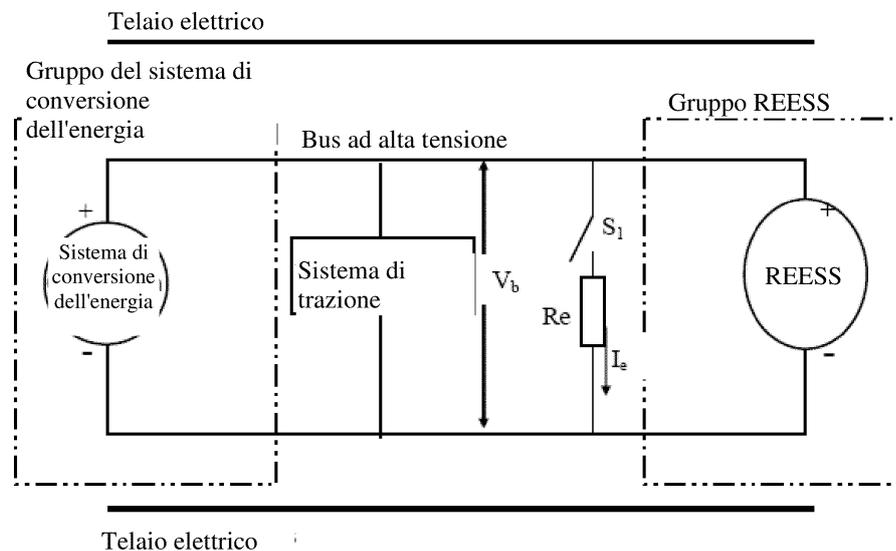
$$c) \quad TE_{y1} = 0,5 \times C_{y1} \times (V_1^2 - 3\,600)$$

$$TE_{y2} = 0,5 \times C_{y2} \times (V_2^2 - 3\,600)$$

Questa procedura non si applica se la prova è effettuata in condizioni in cui il motopropulsore elettrico non è sotto tensione.

Figura 2

#### Esempio di misurazione dell'energia del bus ad alta tensione immagazzinata nei condensatori X



#### 4. Protezione fisica

Dopo la prova d'urto del veicolo, tutte le parti che circondano i componenti ad alta tensione devono essere aperte, smontate o rimosse, senza l'ausilio di utensili. Tutte le rimanenti parti circostanti devono essere considerate parte della protezione fisica.

Il dito di prova articolato descritto nell'appendice 1, figura 1, deve essere inserito negli spazi o nelle aperture eventuali della protezione fisica esercitando una forza di prova di  $10\text{ N} \pm 10\%$  per valutare la sicurezza elettrica. Se il dito di prova articolato penetra parzialmente o interamente nella protezione fisica, esso deve essere collocato in tutte le posizioni indicate di seguito.

Partendo dalla posizione diritta, entrambe le articolazioni del dito di prova devono essere ruotate progressivamente fino a un angolo di  $90^\circ$  rispetto all'asse della sezione adiacente del dito e collocate in tutte le posizioni possibili.

Le barriere interne sono considerate parte dell'involucro.

Se opportuno dovrebbe essere effettuato un collegamento in serie tra una fonte di alimentazione a bassa tensione (compresa tra 40 V e 50 V) e una lampadina apposta tra il dito di prova articolato e le parti attive ad alta tensione all'interno della barriera o del carter di protezione elettrica.

#### 4.1. Condizioni di accettazione

I requisiti di cui al punto 5.5.1.3 devono essere considerati soddisfatti se il dito di prova articolato descritto nell'appendice 1, figura 1, non può entrare in contatto con parti attive ad alta tensione.

Se necessario, è possibile utilizzare uno specchio o un endoscopio a fibre ottiche per verificare se il dito di prova articolato tocca i bus ad alta tensione.

Se questo requisito viene verificato mediante un circuito di segnalazione tra il dito di prova articolato e le parti attive ad alta tensione, la lampadina non deve accendersi.

#### 5. Resistenza di isolamento

La resistenza di isolamento tra il bus ad alta tensione e il telaio elettrico può essere dimostrata tramite misurazione o tramite misurazione e calcolo insieme.

Le istruzioni che seguono dovrebbero essere utilizzate per la dimostrazione della resistenza di isolamento mediante misurazione.

Misurare e registrare la tensione ( $V_b$ ) tra il polo negativo e il polo positivo del bus ad alta tensione (cfr. figura 1).

Misurare e registrare la tensione ( $V_1$ ) tra il polo negativo del bus ad alta tensione e il telaio elettrico (cfr. figura 1).

Misurare e registrare la tensione ( $V_2$ ) tra il polo positivo del bus ad alta tensione e il telaio elettrico (cfr. figura 1).

Se  $V_1$  è pari o superiore a  $V_2$ , inserire una resistenza standard nota ( $R_o$ ) tra il polo negativo del bus ad alta tensione e il telaio elettrico. A  $R_o$  inserita, misurare e registrare la tensione ( $V_1'$ ) tra il polo negativo del bus ad alta tensione e il telaio elettrico del veicolo (cfr. figura 3). Calcolare la resistenza di isolamento ( $R_i$ ) con la seguente formula:

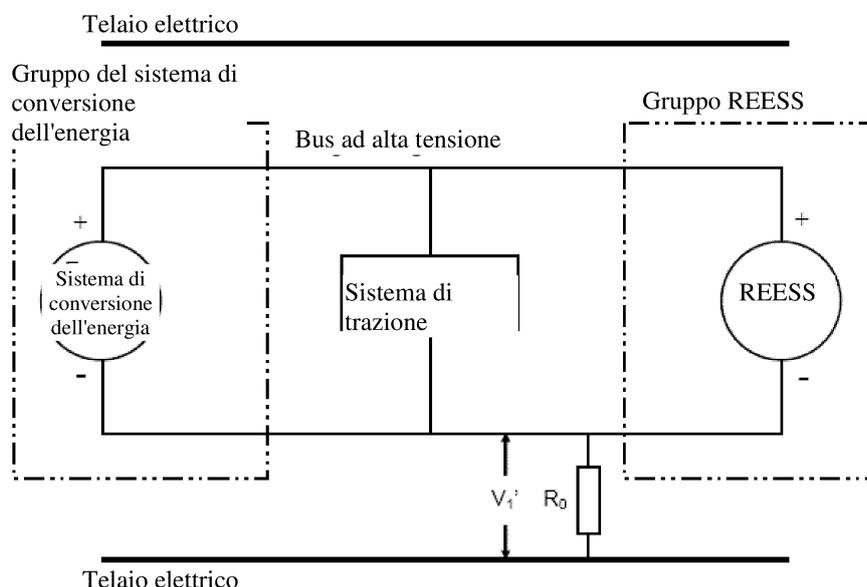
$$R_i = R_o \cdot (V_b / V_1' - V_b / V_1) \text{ o } R_i = R_o \cdot V_b \cdot (1 / V_1' - 1 / V_1)$$

Dividere il risultato  $R_i$ , che è il valore della resistenza di isolamento elettrico espresso in ohm ( $\Omega$ ), per la tensione di esercizio del bus ad alta tensione espressa in volt (V).

$$R_i (\Omega/V) = R_i (\Omega) // \text{tensione di esercizio (V)}$$

Figura 3

#### Misurazione della tensione $V_1'$



Se  $V_2$  è superiore a  $V_1$ , inserire una resistenza standard nota ( $R_0$ ) tra il polo positivo del bus ad alta tensione e il telaio elettrico. Con la  $R_0$  inserita, misurare la tensione ( $V_2'$ ) tra il polo positivo del bus ad alta tensione e il telaio elettrico (cfr. la figura 4).

Calcolare la resistenza di isolamento ( $R_i$ ) con la seguente formula:

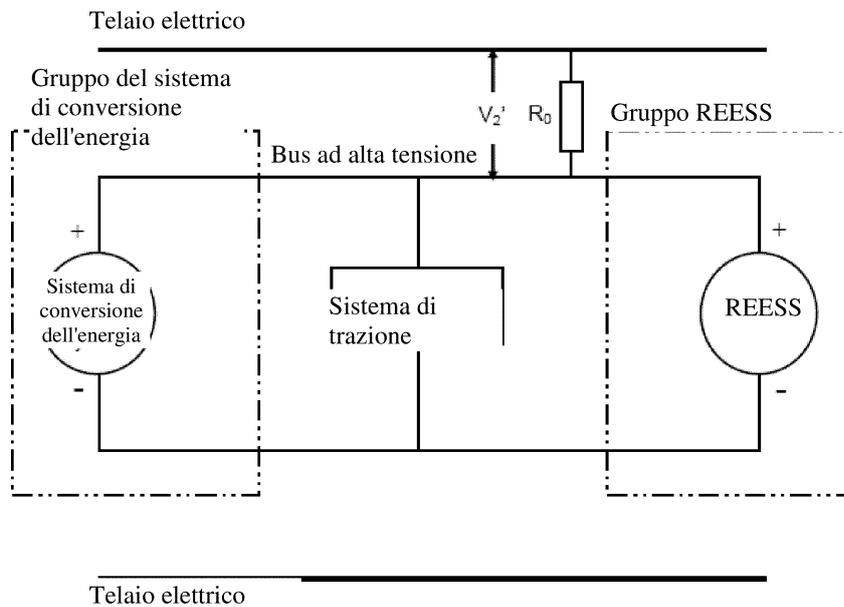
$$R_i = R_0 * (V_b / V_2' - V_b / V_2) \text{ o } R_i = R_0 * V_b * (1 / V_2' - 1 / V_2)$$

Dividere il risultato  $R_i$ , che è il valore della resistenza di isolamento elettrico espresso in ohm ( $\Omega$ ), per la tensione di esercizio del bus ad alta tensione espressa in volt (V).

$$R_i (\Omega/V) = R_i (\Omega) / \text{tensione di esercizio (V)}$$

Figura 4

**Misurazione della tensione  $V_2'$**



Nota: la resistenza standard nota  $R_0$  (in  $\Omega$ ) dovrebbe essere uguale alla resistenza d'isolamento minima richiesta (in  $\Omega/V$ ) moltiplicata per la tensione d'esercizio (in V) del veicolo  $\pm 20\%$ .  $R_0$  non deve necessariamente corrispondere a tale valore, poiché le equazioni sono valide per qualsiasi  $R_0$ ; un valore  $R_0$  di quest'ordine di grandezza, tuttavia, dovrebbe permettere di misurare la tensione con una buona approssimazione.

6. Fuoriuscita di elettroliti

Se necessario deve essere applicato un opportuno rivestimento alla protezione fisica per verificare, dopo la prova d'urto, l'eventuale fuoriuscita di elettroliti dal REESS.

Salvo che il fabbricante non fornisca strumenti per distinguere la fuoriuscita di elettroliti da quella di altri liquidi, ogni fuoriuscita di liquidi deve essere considerata una fuga di elettroliti.

7. Mantenimento in posizione del REESS

Il rispetto di questo requisito deve essere verificato mediante un esame visivo.



**DECISIONE n. 1/2020 DEL COMITATO MISTO ISTITUITO DALL'ACCORDO SUL RECESSO DEL REGNO UNITO DI GRAN BRETAGNA E IRLANDA DEL NORD DALL'UNIONE EUROPEA E DALLA COMUNITÀ EUROPEA DELL'ENERGIA ATOMICA**

**del 12 giugno 2020**

**che modifica l'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica [2020/1022]**

Il COMITATO MISTO,

visto l'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica <sup>(1)</sup> («accordo di recesso»), in particolare l'articolo 164, paragrafo 5, lettera d),

considerando quanto segue:

- (1) A norma dell'articolo 164, paragrafo 5, lettera d), dell'accordo di recesso, il comitato misto ha il potere di adottare decisioni che modificano detto accordo, purché tali modifiche siano necessarie per rettificare errori, omissioni o altre carenze o per risolvere situazioni imprevedute al momento della firma dell'accordo, e purché siffatte decisioni non siano tali da modificare gli elementi essenziali dell'accordo stesso. A norma dell'articolo 166, paragrafo 2, dell'accordo di recesso, le decisioni adottate dal comitato misto sono vincolanti per l'Unione e il Regno Unito. L'Unione e il Regno Unito provvedono ad attuare tali decisioni; esse producono gli stessi effetti giuridici dell'accordo di recesso.
- (2) Poiché la data di entrata in vigore dell'accordo di recesso è successiva a quella inizialmente prevista, ai fini della certezza giuridica e per tener conto degli adattamenti necessari è opportuno modificare gli articoli 135, 137, 143, 144 e 150 dell'accordo.
- (3) L'articolo 145 dell'accordo di recesso non contiene disposizioni che disciplinano le sovvenzioni del Fondo di ricerca carbone e acciaio concesse ai beneficiari stabiliti nel Regno Unito prima della fine del periodo di transizione. È pertanto opportuno che l'articolo 145 dell'accordo di recesso sia modificato per rettificare detta carenza e garantire la certezza giuridica per quanto riguarda le sovvenzioni in corso.
- (4) È altresì opportuno che sia modificata la parte I dell'allegato I dell'accordo di recesso integrando due decisioni della commissione amministrativa per il coordinamento dei sistemi di sicurezza sociale che non vi figurano,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

L'accordo di recesso è così modificato:

- 1) all'articolo 135, nel titolo, i termini «per gli esercizi 2019 e 2020» sono sostituiti dai termini «per l'esercizio 2020» e nel paragrafo 1, i termini «gli esercizi 2019 e» sono sostituiti dal termine «l'esercizio» e il termine «esercizi» è sostituito dal termine «esercizio»;
- 2) all'articolo 137, nel titolo e nel paragrafo 1, primo comma, i termini «2019 e» sono soppressi;
- 3) l'articolo 143, paragrafo 1, è così modificato:
  - (a) al secondo comma, i termini «31 luglio 2019» sono sostituiti dai termini «31 luglio 2020»;

<sup>(1)</sup> GUL 29 del 31.1.2020, pag.7.

(b) il terzo comma è sostituito dal seguente:

«Nei conti consolidati dell'Unione per l'esercizio 2020, i pagamenti effettuati dagli accantonamenti di cui al secondo comma, lettera b), a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente accordo fino al 31 dicembre 2020, sono comunicati per le stesse operazioni finanziarie di cui al presente paragrafo purché siano decisi alla data di entrata in vigore del presente accordo o successivamente.»;

4) all'articolo 144, paragrafo 1, secondo comma, i termini «31 luglio 2019» sono sostituiti dai termini «31 luglio 2020»;

5) all'articolo 145 è aggiunto il comma seguente:

«Per quanto riguarda i progetti finanziati dal Fondo di ricerca carbone e acciaio istituito dal protocollo n. 37 del trattato sull'Unione europea e del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, nell'ambito di convenzioni di sovvenzione firmate prima della fine del periodo di transizione, il diritto dell'Unione applicabile continua ad applicarsi al Regno Unito e nel Regno Unito dopo la fine del periodo di transizione fino alla chiusura dei progetti. Il diritto dell'Unione applicabile comprende in particolare le disposizioni seguenti, e relative modifiche, a prescindere dalla data di adozione, entrata in vigore o applicazione delle modifiche:

(a) decisioni 2003/76/CE, 2003/77/CE e 2008/376/CE del Consiglio;

(b) gli atti di cui all'articolo 138, paragrafo 2, lettere a), c), d) e e).»;

6) l'articolo 150 è così modificato:

(a) il paragrafo 4 è così modificato:

(i) alla quarta frase, i termini «15 dicembre» sono sostituiti dai termini «15 ottobre» e il termine «2019» è sostituito dal termine «2020»;

(ii) alla quinta frase, i termini «15 dicembre 2030» sono sostituiti dai termini «15 ottobre 2031»;

(b) il paragrafo 8 è così modificato:

(i) al primo comma, «2019» è sostituito da «2020»;

(ii) al secondo comma, prima frase, «2020» è sostituito da «2021»;

7) nell'allegato I, parte I, dell'accordo di recesso sono aggiunti gli atti seguenti:

— alla sezione «Scambio elettronico di dati (serie E)»: decisione n. E7, del 27 giugno 2019, riguardante le modalità pratiche per la cooperazione e lo scambio di dati fino alla piena attuazione dello scambio elettronico di informazioni sulla sicurezza sociale (EESSI) negli Stati membri;

— alla sezione «Prestazioni familiari (serie F)»: decisione F3, del 19 dicembre 2018, concernente l'interpretazione dell'articolo 68 del regolamento (CE) n. 883/2004 sul metodo di calcolo dell'integrazione differenziale.

## Articolo 2

La presente decisione entra in vigore il giorno successivo all'adozione.

Fatto a Bruxelles, il 12 giugno 2020

*Per il comitato misto  
I copresidenti*

Maroš ŠEFČOVIČ

Michael GOVE

---



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



**Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea**  
2985 Lussemburgo  
LUSSEMBURGO

**IT**