



Bruxelles, 17 maggio 2018
(OR. en)

9006/18

**Fascicolo interistituzionale:
2018/0145 (COD)**

ENT 90
IND 135
MI 352
ENV 306
TRANS 201
CODEC 779
IA 132

PROPOSTA

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	17 maggio 2018
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2018) 286 final
Oggetto:	Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO relativo ai requisiti di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, per quanto riguarda la loro sicurezza generale e la protezione degli occupanti dei veicoli e degli altri utenti vulnerabili della strada, che modifica il regolamento (UE) 2018/... e abroga i regolamenti (CE) n. 78/2009, (CE) n. 79/2009 e (CE) n. 661/2009

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2018) 286 final.

All.: COM(2018) 286 final



Bruxelles, 17.5.2018
COM(2018) 286 final

2018/0145 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativo ai requisiti di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, per quanto riguarda la loro sicurezza generale e la protezione degli occupanti dei veicoli e degli altri utenti vulnerabili della strada, che modifica il regolamento (UE) 2018/... e abroga i regolamenti (CE) n. 78/2009, (CE) n. 79/2009 e (CE) n. 661/2009

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SEC(2018) 270 final} - {SWD(2018) 190 final} - {SWD(2018) 191 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

I cambiamenti tecnologici interessano tutti i settori della società e dell'economia e stanno trasformando la vita dei cittadini dell'Unione europea. I trasporti non costituiscono un'eccezione rispetto a questa tendenza, dal momento che le nuove tecnologie stanno radicalmente mutando lo scenario della mobilità. In tale contesto, l'UE e le sue industrie devono far fronte alla sfida di diventare i leader mondiali nel campo dell'innovazione, della digitalizzazione e della decarbonizzazione. Pertanto, la Commissione ha adottato un approccio globale inteso a garantire che le politiche dell'UE in materia di mobilità rispecchino tali priorità politiche sotto forma di tre pacchetti sulla mobilità nell'ambito dell'iniziativa "L'Europa in movimento".

A seguito della strategia per una mobilità a basse emissioni, nel maggio e nel novembre del 2017 la Commissione ha adottato due pacchetti sulla mobilità¹. Questi pacchetti definiscono un programma costruttivo volto a mantenere gli impegni della strategia per una mobilità a basse emissioni e a favorire la transizione verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti. La Commissione europea invita il Parlamento europeo e il Consiglio a garantire la rapida adozione di queste proposte.

La presente iniziativa fa parte del terzo pacchetto sulla mobilità "L'Europa in movimento", che mantiene gli impegni della nuova strategia per la politica industriale del settembre 2017 e mira a completare il processo che consentirà all'Europa di cogliere fino in fondo i benefici della modernizzazione della mobilità. È essenziale che il sistema di mobilità del domani sia sicuro, pulito ed efficiente per tutti i cittadini dell'Unione europea. L'obiettivo è quello di rendere più sicura e accessibile la mobilità europea, più competitiva l'industria europea, più sicuri i posti di lavoro in Europa, seguendo metodi più puliti e più adatti alla necessità di affrontare i cambiamenti climatici. Ciò richiederà il pieno impegno dell'UE, degli Stati membri e dei portatori di interessi, anche per quanto riguarda l'introduzione di requisiti più rigorosi per i dispositivi di sicurezza dei veicoli stradali.

La sicurezza stradale è una questione paneuropea che viene affrontata mediante un approccio integrato. Le politiche si strutturano tradizionalmente attorno a tre pilastri: utenti della strada (conducenti, pedoni e ciclisti), veicoli e infrastrutture.

Negli scorsi decenni la sicurezza stradale è notevolmente migliorata. Tuttavia negli ultimi anni i progressi nella riduzione del numero di decessi sulle strade hanno segnato una battuta d'arresto. Secondo le statistiche dell'UE, a partire dal 2013 non si sono registrate diminuzioni significative del numero di tali decessi nell'Unione². Sebbene alcuni Stati membri stiano ancora compiendo notevoli progressi ogni anno, altri hanno registrato persino un aumento del numero di decessi sulle strade, portando a una stagnazione del tasso di decessi sulle strade a livello di UE.

È necessario introdurre un quadro riveduto, più adeguato ai mutamenti della mobilità derivanti dalle tendenze sociali (per esempio l'incremento del numero di ciclisti e pedoni,

¹ COM(2017) 283 final e COM(2017) 675 final.

² https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/observatory/historical_evolution.pdf

l'invecchiamento della società) e dagli sviluppi tecnologici. Si prevede che, in assenza di nuove iniziative in materia di sicurezza stradale complessiva, gli effetti in termini di sicurezza dell'attuale approccio non basteranno più a compensare l'incremento dei volumi di traffico. La complessa situazione esige un dinamico adeguamento strategico, che affronti in modo coerente ed efficace le più importanti sfide che si pongono nell'intero spettro delle politiche in materia di sicurezza stradale. Per quanto riguarda la sicurezza dei veicoli, ciò comporta l'introduzione obbligatoria di un ampio ventaglio di misure avanzate di sicurezza come dotazione standard per le pertinenti categorie di veicoli, nonché una miglior protezione degli utenti vulnerabili della strada, come i pedoni, i ciclisti, le persone di bassa statura e gli anziani.

La presente proposta affronta il problema principale, ossia il numero sempre elevato di incidenti stradali (che a sua volta provoca un elevato numero di decessi e lesioni gravi), e prevede misure per migliorare la sicurezza a livello di veicoli, evitando e diminuendo il numero di incidenti o riducendo la gravità di incidenti che non si riesce a evitare, per limitare così il numero dei decessi e delle lesioni gravi. La proposta dev'essere considerata in stretta correlazione con altre iniziative che fanno parte del terzo pacchetto sulla mobilità, ad esempio le modifiche proposte alla direttiva sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali³. Anch'esse intendono contribuire alla riduzione del numero di decessi e lesioni sulle strade dell'Unione europea e, di conseguenza, condividono un orizzonte comune e sono reciprocamente interconnesse. Inoltre, alcuni sistemi di bordo, come il sistema di mantenimento della corsia e l'adattamento intelligente della velocità, dipendono da un'infrastruttura stradale (segnaletica orizzontale e verticale, telecamere) in buono stato di manutenzione. Di conseguenza, in taluni settori le proposte in materia di infrastrutture stradali e sicurezza dei veicoli si integrano a vicenda, e permettono ai sistemi di bordo di dispiegare completamente il proprio potenziale di sicurezza.

D'altra parte, il quadro globale della sicurezza dei veicoli e delle infrastrutture deve tener conto degli attuali rapidissimi sviluppi della guida connessa e automatizzata. Emerge quindi inoltre uno stretto nesso con la strategia della Commissione per i sistemi di trasporto intelligenti cooperativi (C-ITS)⁴ e con la proposta di una strategia dell'UE per la mobilità del futuro⁵. Per essere adeguati alle esigenze del futuro, i veicoli non solo devono essere pronti per i nuovi sviluppi tecnologici delle infrastrutture, ma anche assumere un ruolo di primo piano e aprire la strada a una guida completamente automatizzata. Per tale motivo, l'introduzione obbligatoria, già oggi, di dispositivi avanzati di sicurezza per i veicoli servirà ai conducenti per abituarsi gradualmente ai nuovi dispositivi, accrescerà la fiducia dell'opinione pubblica e contribuirà a far accettare la transizione verso la guida autonoma.

La proposta è anche pienamente in linea con le conclusioni del Consiglio basate sulla dichiarazione della Valletta, in cui i ministri dei Trasporti hanno riconfermato il loro impegno a migliorare la sicurezza stradale⁶, rivolgendo inoltre un particolare invito alla Commissione a

³ Direttiva 2004/54/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa ai requisiti minimi di sicurezza per le gallerie della Rete stradale transeuropea (GU L 167 del 30.4.2004, pag. 39).

⁴ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, "Una strategia europea per i sistemi di trasporto intelligenti cooperativi, prima tappa verso una mobilità cooperativa, connessa e automatizzata" (COM/2016/0766 final).

⁵ *Communication from the Commission "On the road to automated mobility: An EU strategy for mobility of the future"* (COM/2018/xxxx) [(Comunicazione della Commissione "Sulla via della mobilità automatizzata: una strategia dell'UE per la mobilità del futuro" (COM/2018/283)].

⁶ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/valletta_declaration_on_improving_road_safety.pdf

migliorare la protezione degli utenti della strada, specialmente di quelli vulnerabili, garantendo l'introduzione di nuovi dispositivi di sicurezza per i veicoli.

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

La direttiva 2007/46/CE⁷ (che sarà sostituita da un regolamento che entrerà in vigore il 1° settembre 2020⁸) fissa requisiti ambientali e di sicurezza armonizzati che i veicoli a motore devono rispettare prima di essere commercializzati sul mercato interno, facilitando così la libera circolazione dei veicoli. Essa costituisce un quadro in cui opera una molteplicità di atti normativi distinti, recanti requisiti tecnici specifici per i differenti tipi di veicoli.

In tale contesto, il regolamento sulla sicurezza generale dei veicoli (GSR)⁹, il regolamento sulla sicurezza dei pedoni (PSR)¹⁰ e il regolamento sulla sicurezza dei veicoli alimentati a idrogeno (HSR)¹¹ sono atti normativi distinti nell'ambito della procedura di omologazione UE. I requisiti tecnici di omologazione dei veicoli a motore relativi a numerosi aspetti della sicurezza e dell'ambiente sono stati armonizzati a livello UE per evitare che essi differiscano da uno Stato membro all'altro e per garantire elevati standard di sicurezza e di salute in tutta l'Unione.

L'articolo 17 del GSR e l'articolo 12 del PSR esigono che la Commissione segua gli sviluppi tecnici delle tecnologie di sicurezza avanzate e valutano una possibile estensione dell'ambito di applicazione degli attuali dispositivi di sicurezza dei veicoli ad altre o a tutte le categorie di veicoli, introducendo obbligatoriamente nuovi dispositivi avanzati di sicurezza in una legislazione dell'Unione aggiornata e migliorando la protezione degli utenti vulnerabili della strada.

Conformemente ai suddetti requisiti, la presente proposta prevede i necessari adeguamenti dell'attuale normativa dell'Unione al progresso tecnico; nel contempo introduce nuovi dispositivi di sicurezza dei veicoli con un alto potenziale finalizzato a salvare vite umane sulla strada.

La proposta è altresì coerente con il regolamento (UE) 2015/758¹², il quale stabilisce che, a partire dal 31 marzo 2018, tutti i nuovi tipi di autovetture e furgoni devono essere dotati di un sistema eCall che, in caso di collisione grave, chiama automaticamente il numero di emergenza unico europeo 112. Si stima che eCall potrebbe accelerare i tempi di risposta in caso di emergenza, salvando ogni anno fino a 2 500 vite. Mentre eCall contribuisce ad attenuare le conseguenze di gravi incidenti stradali all'interno dell'UE, l'attuale proposta mira

⁷ GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

⁸ COM (2016) 31 final.

⁹ Regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati (GU L 200 del 31.7.2009, pag. 1).

¹⁰ Regolamento (CE) n. 78/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 gennaio 2009, concernente l'omologazione dei veicoli a motore in relazione alla protezione dei pedoni e degli altri utenti della strada vulnerabili, che modifica la direttiva 2007/46/CE e abroga le direttive 2003/102/CE e 2005/66/CE (GU L 35 del 4.2.2009, pag. 1).

¹¹ Regolamento (CE) n. 79/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 gennaio 2009, relativo all'omologazione di veicoli a motore alimentati a idrogeno e che modifica la direttiva 2007/46/CE (GU L 35 del 4.2.2009, pag. 32).

¹² Regolamento (UE) 2015/758 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, relativo ai requisiti di omologazione per lo sviluppo del sistema eCall di bordo basato sul servizio 112 e che modifica la direttiva 2007/46/CE (GU L 123 del 19.5.2015, pag. 77).

a scongiurare gli incidenti stradali o a limitare la gravità di quelli che non si riesce a evitare, diminuendo così il numero di decessi e lesioni gravi.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

In termini più generali, la presente proposta contribuirà alle priorità connesse alla crescita, all'occupazione e agli investimenti nell'Unione, promuovendo le innovazioni più efficienti e mantenendo in Europa posti di lavoro di qualità elevata; essa inoltre contribuirà alla digitalizzazione del mercato interno incentivando dispositivi di sicurezza ritenuti tecnologie abilitanti fondamentali per promuovere e sostenere l'impiego su vasta scala di veicoli automatizzati nell'Unione.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

La base giuridica della presente iniziativa è l'articolo 114 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

- **Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

Il principio di sussidiarietà si applica nella misura in cui la proposta non rientra nella competenza esclusiva dell'Unione. Gli obiettivi della proposta non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri per i seguenti motivi:

per quanto riguarda numerosi elementi ambientali e di sicurezza, i requisiti tecnici per l'omologazione dei veicoli a motore sono stati armonizzati a livello di Unione e un'azione intrapresa dai soli Stati membri minerebbe l'intero sistema di omologazione dei veicoli. L'azione dell'Unione è necessaria in quanto occorre evitare la formazione di barriere al mercato interno; inoltre, essa conseguirà gli obiettivi della proposta in maniera più efficace, poiché scongiurerà la frammentazione del mercato interno che altrimenti si produrrebbe, migliorando altresì la sicurezza e le prestazioni ambientali dei veicoli. La proposta soddisfa pertanto il principio di sussidiarietà.

- **Proporzionalità**

Come dimostra la valutazione d'impatto, la proposta soddisfa il principio di proporzionalità poiché non va oltre quanto necessario per raggiungere l'obiettivo di ridurre il numero di decessi sulle strade dell'Unione, garantendo al tempo stesso il buon funzionamento del mercato interno e un livello elevato di sicurezza pubblica e di protezione dell'ambiente.

La presente proposta rispecchia gli standard di sicurezza più elevati per tutti i veicoli, compresi i veicoli commerciali leggeri (categoria N1), per i quali i costi dell'opzione strategica prescelta 3 superano in qualche misura i benefici. In questo caso, tuttavia, si è tenuto conto anche di altri fattori, come la necessità di garantire coerenza strategica e condizioni di parità per tutti i costruttori di automobili nel mercato interno e di evitare l'esposizione dei lavoratori a rischi più elevati, nonché della possibilità, per i costruttori, di ridurre i costi grazie a economie di scala e al fatto che spesso i veicoli commerciali leggeri condividono con le autovetture la piattaforma e altri accessori. Inoltre, dal momento che ai costruttori è accordato un tempo sufficiente per adeguarsi ai nuovi requisiti, l'attuale proposta è considerata proporzionata.

La proposta prevede altresì una semplificazione del contesto normativo, che ridurrà i costi amministrativi per l'industria e le autorità nazionali. La valutazione d'impatto giunge poi alla

conclusione che le misure strategiche previste non avranno impatti rilevanti sulle PMI (cfr. sezione 6.3).

- **Scelta dell'atto giuridico**

La proposta riguarda tre regolamenti interconnessi (sulla sicurezza generale dei veicoli, la sicurezza dei pedoni e la sicurezza dei veicoli alimentati a idrogeno): di conseguenza, anche l'atto giuridico scelto è un regolamento. In considerazione delle sostanziali modifiche proposte, del fatto che le disposizioni del PSR e dell'HSR sono in larga misura obsolete e devono essere sostituite dai rispettivi regolamenti UNECE (n. 127 e 134), nonché in vista di un'ulteriore semplificazione della normativa, è sembrato opportuno proporre un nuovo atto giuridico per sostituire e abrogare completamente i tre regolamenti e le loro misure di esecuzione obsolete.

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

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

Il regolamento sulla sicurezza generale non è stato sottoposto a una valutazione ex post.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

La consultazione pubblica formale, avviata dalla Commissione sulla proposta, si è svolta fra il 31 luglio e il 22 ottobre 2017 ed è stata preceduta da altre consultazioni mirate, ossia:

- un coinvolgimento generale dei portatori di interessi nel luglio 2014, nel quadro della 124^a riunione del gruppo di lavoro sui veicoli a motore (il gruppo di esperti della Commissione, cui partecipano portatori di interessi pubblici e privati);
- una consultazione di follow-up dei portatori di interessi, in forma di evento mirato (frontale) di due giorni nell'ottobre 2014;
- in occasione della 131^a riunione del gruppo di lavoro sui veicoli a motore, tenutasi il 16 febbraio 2016, la Commissione ha presentato agli Stati membri e ai portatori di interessi una serie di 19 misure potenziali, da poter prendere in considerazione per la revisione del GSR e del PSR;
- nel novembre 2016 ha avuto luogo un'ulteriore consultazione intensiva dei portatori di interessi (72 partecipanti in rappresentanza di 32 organizzazioni di studio/di ricerca, gruppi di salvaguardia della sicurezza, costruttori di veicoli, industria dei fornitori di veicoli, governi locali/nazionali e altri esperti pertinenti).

Tali estese consultazioni si prefiggevano essenzialmente, da un lato, di informare i portatori di interessi in merito alle opinioni della Commissione sulla via da seguire per la sicurezza dei veicoli e, dall'altro, di presentare a tutti i portatori di interessi, nel modo più trasparente possibile, tutti i dati, parametri, pareri di esperti e relative fonti che avrebbero formato l'ossatura portante della valutazione d'impatto in termini di serie di dati, soprattutto per quanto riguarda i tassi di adozione volontaria dei sistemi di sicurezza dei veicoli, i costi e l'efficacia della tecnologia nonché la popolazione bersaglio delle vittime della strada. Grazie a tali consultazioni il giudizio dei portatori di interessi e la convalida dei principali dati utilizzati risultano sufficientemente e adeguatamente solidi, pertinenti e aggiornati. Il risultato delle consultazioni è stato successivamente utilizzato come base per la preparazione della proposta e della relativa valutazione d'impatto.

- **Assunzione e uso di perizie**

Nel marzo 2015, nel quadro della prevista revisione del GSR e del PSR, la Commissione ha pubblicato lo studio "*Benefit and Feasibility of a Range of New Technologies and Unregulated Measures in the fields of Vehicle Occupant Safety and Protection of Vulnerable Road Users*" (Benefici e fattibilità di un insieme di nuove tecnologie e misure non regolamentate nei settori della sicurezza degli occupanti dei veicoli e della protezione degli utenti vulnerabili della strada)¹³. Lo studio contiene una panoramica di oltre 50 misure di sicurezza disponibili che potrebbero contribuire a ridurre ulteriormente il numero di decessi e lesioni sulle strade (compresi i rapporti costi/benefici).

Nel dicembre 2016 la Commissione ha pubblicato una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio intitolata "Salvare vite umane: migliorare la sicurezza dei veicoli nell'UE"¹⁴. Il documento di lavoro dei servizi della Commissione che accompagna questa relazione¹⁵ individua e propone 19 potenziali misure normative che sarebbero efficaci per ridurre ulteriormente il numero degli incidenti e delle vittime della strada.

In vista della preparazione della valutazione d'impatto della presente iniziativa, nel maggio 2017 la Commissione ha pubblicato un secondo studio intitolato "*In depth cost-effectiveness analysis of the identified measures and features regarding the way forward for EU vehicle safety*" (Analisi approfondita costi/efficacia dei dispositivi e delle misure individuati in merito ai progressi della sicurezza dei veicoli nell'UE), contenente una valutazione più dettagliata costi-benefici/efficacia per le 19 potenziali misure normative selezionate¹⁶.

- **Valutazione d'impatto**

L'iniziativa è sostenuta da una valutazione d'impatto che ha ricevuto parere positivo con riserve dopo il riesame effettuato il 17 gennaio 2018 dal comitato per il controllo normativo (*Regulatory Scrutiny Board* - RSB). Le riserve dell'RSB hanno riguardato tre aspetti principali:

- l'RSB ha espresso il parere che la relazione sulla valutazione d'impatto non ha delimitato con sufficiente chiarezza il previsto contributo di quest'iniziativa nel quadro dell'approccio globale alla sicurezza stradale "Safe System" e non abbia spiegato adeguatamente il rapporto e la complementarità con la parallela iniziativa sulla sicurezza delle infrastrutture stradali;

- l'RSB ha anche indicato la mancanza di coerenza tra il problema (stagnazione della riduzione dei decessi sulle strade), le sue cause, gli obiettivi dell'iniziativa e la concezione delle opzioni;

¹³ http://bookshop.europa.eu/it/benefit-and-feasibility-of-a-range-of-new-technologies-and-unregulated-measures-in-the-field-of-vehicle-occupant-safety-and-protection-of-vulnerable-road-users-pbNB0714108/?pgid=Iq1Ekni0.1ISR00OK4MycO9B0000BAJ9tQVv;sid=OT_-Ap3uO3P-V8j2wGFgpf_Lm_yCUpo9P-w=

¹⁴ "Relazione sul monitoraggio e la valutazione delle caratteristiche avanzate di sicurezza dei veicoli, del loro rapporto costi-benefici e della fattibilità di una revisione dei regolamenti sulla sicurezza generale dei veicoli e sulla protezione dei pedoni e di altri utenti della strada vulnerabili" (COM (2016) 787 final).

¹⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=SWD:2016:431:FIN>

¹⁶ GSR 2, TRL, maggio 2017: <https://publications.europa.eu/it/publication-detail/-/publication/77990533-9144-11e7-b92d-01aa75ed71a1>

- l'RSB ha sottolineato che la relazione non spiegava ancora chiaramente il criterio con cui sono state selezionate le singole misure, né come siano stati stimati costi e benefici, e neppure il ruolo e le opinioni delle parti interessate al processo.

Il parere ha altresì evidenziato la rilevanza della dimensione REFIT dell'iniziativa e l'esigenza di motivare in maniera più dettagliata la preferenza per l'opzione strategica 3 per i veicoli commerciali leggeri.

Per rispondere a queste riserve, nella valutazione d'impatto finale sono state apportate le seguenti integrazioni:

– nella sezione 1.4 sono forniti chiarimenti sul rapporto e la complementarità della presente iniziativa con la parallela iniziativa sulla sicurezza delle infrastrutture stradali;

– le iniziative sono inserite nel contesto di un approccio comune, spiegando i rispettivi contributi agli obiettivi comuni e le metodologie degli studi su cui si basano al fine di dimostrare in che modo viene evitata la doppia contabilizzazione (ulteriori dettagli nella sezione 2.1 e nell'allegato 4);

– nella sezione 2.1 sono riportati inoltre altri dettagli sull'approccio "Safe System", nonché ulteriori possibili motivi della stagnazione nella riduzione dei decessi sulle strade (nell'ambito delle cause degli incidenti, della diversità della popolazione, di fattori legati agli utenti della strada e a problemi generali del comportamento alla guida).

– è inserita una nuova sezione 2.2, che collega i principali problemi di sicurezza stradale a quelli relativi ai veicoli e alle prestazioni di sicurezza dei veicoli, per una migliore comprensione della

– la logica di intervento nelle sezioni da 5.1 a 5.4 viene collegata in modo più coerente ai principali problemi, obiettivi e opzioni. Le modifiche nella denominazione degli obiettivi e delle opzioni chiariscono che la presente iniziativa non è incentrata sulla protezione di gruppi specifici di utenti della strada trascurando altri gruppi; gli obiettivi sono poi ulteriormente precisati grazie al concetto di protezione in caso di incidente, insieme al potenziale per prevenire ed evitare completamente gli incidenti;

– la sezione 5 illustra ora l'interazione e il ruolo dei portatori di interessi nel processo di selezione di singole misure e della valutazione dei loro benefici e della loro efficacia (in fasi multiple), essa inoltre spiega come, grazie ai contributi delle parti interessate, venga elaborata la valutazione definitiva dei costi e benefici di singole misure, rispetto a quella di gruppi di misure;

– la sezione 2.8 è stata modificata per spiegare meglio la prevista semplificazione del quadro legislativo e il percorso da seguire per quanto riguarda le eventuali disposizioni normative obsolete, e per dare indicazioni sugli aggiornamenti futuri delle norme di sicurezza dei veicoli; e

– nella sezione 8 è stata motivata e chiarita la scelta di inserire i veicoli commerciali leggeri nell'opzione strategica 3: si rileva che quasi tutti i costruttori europei offrono già veicoli più sicuri rispetto a quanto richiesto attualmente; si sottolineano le condizioni di parità tra i fabbricanti, le sinergie nella progettazione dei veicoli, la condivisione dei costi, i pareri essa inoltre spiega come, grazie ai contributi delle parti interessate, venga elaborata la valutazione definitiva dei costi e benefici di singole misure, rispetto a quella di gruppi di

misure; e l'aggravarsi del rischio di danni per una ristretta categoria di persone, ossia i lavoratori che sul luogo di lavoro utilizzano veicoli commerciali leggeri.

La sintesi della relazione sulla valutazione d'impatto e il parere dell'RSB sono pubblicati ai seguenti link:

[...]

[...]

La valutazione d'impatto ha esaminato tre opzioni strategiche di massima:

- opzione 1 "Diffusione a livello generale di dispositivi di sicurezza maturi e ampiamente disponibili", che consiste nell'introduzione obbligatoria di sistemi/dispositivi di sicurezza la cui tecnologia è matura. Servirà essenzialmente a proteggere gli occupanti dei veicoli e l'attuazione inizierà dalla data di applicazione del regolamento;
- opzione 2 "Introduzione come dotazione standard di dispositivi di sicurezza sia ampiamente disponibili sia meno comunemente disponibili", che consiste nell'opzione 1 con l'aggiunta di dispositivi di sicurezza anch'essi attualmente disponibili e installati sul parco di veicoli circolanti, ma che sono meno comuni e necessitano di tempi più lunghi per diventare completamente maturi per tutte le categorie di veicoli e i segmenti di mercato (l'attuazione inizia 24 mesi dopo la data di applicazione del regolamento). Quest'opzione contiene inoltre misure volte a garantire l'attenzione del conducente alla guida e una protezione globale degli utenti vulnerabili della strada;
- opzione 3 "Introduzione di una serie completa di dispositivi di sicurezza che promuovono l'innovazione", che consiste nell'opzione 2 con l'aggiunta di soluzioni di sicurezza supplementari, praticabili e già presenti sul mercato (benché con un ridotto tasso di installazione e commercializzazione) ma che presentano il potenziale idoneo per massimizzare la riduzione globale di vittime nell'Unione e di promuovere soluzioni di sicurezza innovative nel settore nevralgico dell'automobilismo. L'unico dispositivo la cui data di applicazione è prorogata rispetto alle due opzioni precedenti è il requisito della visibilità diretta degli utenti vulnerabili della strada da parte dei conducenti di autocarri (l'attuazione inizia 48 mesi dopo la data di applicazione del regolamento).

L'opzione prescelta è la numero 3. Essa dovrebbe riuscire a prevenire il numero massimo di decessi e lesioni gravi a danno degli occupanti dei veicoli e degli utenti vulnerabili della strada, a un costo globale accettabile ed offre un approccio coerente e non discriminatorio a tutte le categorie di veicoli.

I benefici previsti sono i seguenti:

- nell'arco di 16 anni l'introduzione dei nuovi dispositivi di sicurezza contribuirà a ridurre i decessi di 24 794 unità e le lesioni gravi di 140 740 unità;
- il beneficio a valori attuali è di 72,8 miliardi di EUR;
- si prevede poi che le collisioni così evitate ridurranno la congestione stradale, anche se questi benefici non sono quantificabili. Si dovrebbe comunque ottenere una minor perdita in

termini di tempo (per i cittadini), un incremento della produttività (per le imprese) e un miglior utilizzo delle infrastrutture stradali esistenti (per le amministrazioni);

- si prevede infine una riduzione delle emissioni dei veicoli e una miglior qualità dell'aria, grazie ai sistemi di adattamento della velocità e di monitoraggio della pressione degli pneumatici, benché anche tali benefici non possano essere quantificati.

I costi previsti sono i seguenti:

- i costi totali previsti (costi una tantum e costi correnti di produzione) per i costruttori di automobili ammontano a 57,4 miliardi di EUR a valori attuali;
- non si prevedono significativi incrementi dei prezzi al dettaglio dei veicoli grazie alle nuove misure di sicurezza proposte relative agli stessi nel medio e lungo periodo; di conseguenza, per l'analisi costi-benefici non sono stati elaborati modelli di un impatto straordinario sui numeri di vendite dei veicoli;
- non si prevedono costi supplementari specifici a carico delle amministrazioni nazionali, giacché i nuovi dispositivi di sicurezza dei veicoli entreranno a far parte del quadro di omologazione vigente.

Indicatori costi/benefici complessivi:

- l'iniziativa comporta un beneficio netto globale di 15,4 miliardi di EUR;
- la "miglior stima" del rapporto costi/benefici dell'opzione prescelta è di 1,27.
- **Efficienza normativa e semplificazione**

La presente proposta non dovrebbe determinare un impatto significativo sull'onere normativo a carico dei fabbricanti o delle autorità nazionali, giacché l'omologazione dei veicoli rientra già nel quadro normativo vigente, e l'inclusione di eventuali nuovi dispositivi di sicurezza dev'essere integrata in tale quadro.

Benché le pertinenti procedure di prova e certificazione dei veicoli possano essere effettuate all'interno delle infrastrutture di omologazione esistenti disponibili negli Stati membri, saranno applicabili costi supplementari di prova e certificazione. Tali costi sono tuttavia irrilevanti¹⁷ rispetto al costo complessivo dello sviluppo di un nuovo modello di veicolo (compreso di solito tra svariate centinaia di milioni e parecchi miliardi di euro).

Il GSR attualmente applicabile non si è limitato a introdurre un ventaglio di misure di sicurezza per i veicoli, ma ha anche cercato di semplificare la situazione sulla base delle raccomandazioni del gruppo ad alto livello CARS21¹⁸ sostituendo 38 direttive CE con gli

¹⁷ *Fitness Check of the Legal Framework for the Type-Approval of Motor Vehicles* (Verifica dell'idoneità del quadro giuridico che disciplina l'omologazione dei veicoli a motore) - <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=9407681>

¹⁸ COM(2007) 0022 def. – Il gruppo ad alto livello CARS 21 è stato incaricato di formulare raccomandazioni in merito alle politiche pubbliche e al quadro normativo di breve, medio e lungo periodo per l'industria automobilistica europea che incrementi la competitività e l'occupazione globali sostenendo, nel contempo, ulteriori progressi nel campo della sicurezza e delle prestazioni ambientali a un prezzo accessibile per i consumatori:
<http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/1891/attachments/1/translations/en/renditions/pdf>

equivalenti regolamenti UNECE armonizzati a livello mondiale. Nello stesso spirito la presente proposta intende abrogare diversi regolamenti UE che attuano il GSR, il PSR e l'HSR, sostituendoli con gli equivalenti regolamenti UNECE, cui nel frattempo l'Unione ha aderito. Inoltre, la proposta semplifica ulteriormente la normativa consolidando i tre regolamenti citati in un unico atto legislativo.

- **Diritti fondamentali**

La proposta può avere un impatto sui diritti delle persone garantiti a norma dell'articolo 7 e 8 della Carta dei diritti fondamentali, per quanto riguarda il diritto alla riservatezza e alla protezione dei dati personali. Alcuni dei dati raccolti dal registratore dei dati di evento o mediante i sistemi da installare sul veicolo, quale il sistema di monitoraggio dell'attenzione e della stanchezza del conducente o quello di riconoscimento avanzato della distrazione, possono essere dati personali relativi a una persona fisica identificata o identificabile. Una persona fisica identificabile è una persona fisica che può essere identificata, direttamente o indirettamente, in particolare con riferimento a un identificativo come il nome, un numero di identificazione, dati relativi all'ubicazione, un identificativo online o uno o più elementi caratteristici della sua identità fisica, fisiologica, genetica, psichica, economica, culturale o sociale. Qualsiasi trattamento dei dati personali dovrebbe essere effettuato in conformità alla legislazione dell'UE sulla protezione dei dati, in particolare il regolamento generale sulla protezione dei dati¹⁹.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La proposta non inciderà sul bilancio dell'Unione.

5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

La Commissione europea continuerà a monitorare gli sviluppi dei progressi tecnici nel settore automobilistico e, laddove opportuno, proporrà modifiche alla legislazione pertinente per includervi nuovi dispositivi di sicurezza. Continuerà inoltre a partecipare attivamente, assumendo un ruolo guida, al processo di armonizzazione delle norme sui veicoli a livello internazionale (Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite – UNECE).

Affinché il nuovo regolamento possa essere definito adeguato alle esigenze del futuro, si è ritenuto più opportuno affrontare eventuali riesami di queste norme di sicurezza per i veicoli in maniera maggiormente dinamica, ossia in connessione con il progresso tecnico complessivo e con l'emergere di nuove esigenze in materia di sicurezza. In tale contesto, gli sviluppi normativi internazionali tramite l'UNECE e la frequente esigenza di adattare tali norme tendono ad innescare automaticamente tale processo di riesame.

La Commissione è decisa a promuovere e a sostenere, non appena possibile, lo sviluppo di dettagliati requisiti tecnici per i sistemi avanzati per veicoli a livello UNECE. Nondimeno, essa si impegna a stabilire tali requisiti nell'ambito del quadro di omologazione UE, qualora la preparazione a livello UNECE non dovesse procedere con la dovuta rapidità. La Commissione compirà inoltre ogni sforzo affinché i regolamenti UNECE adottati con il

¹⁹ Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1).

sostegno dell'Unione siano definiti secondo gli standard disponibili più elevati in materia di tecnologia relativa alla sicurezza stradale e siano regolarmente aggiornati.

D'altra parte, l'introduzione di un registratore di dati di evento (incidente) (*event data recorder* - EDR) che memorizza una serie di dati essenziali relativi al veicolo in un breve lasso di tempo prima, durante e dopo l'evento che li ha innescati (più comunemente il gonfiaggio dell'airbag), dev'essere considerata come un passo importante nella giusta direzione per acquisire dati approfonditi sugli incidenti a livello di UE; un quadro simile, che oggi non esiste su scala sufficientemente vasta, è indispensabile per monitorare in maniera esaustiva le prestazioni dei veicoli sotto il profilo della sicurezza stradale. Le informazioni tratte dall'EDR agevoleranno l'analisi approfondita della sicurezza stradale e la valutazione dell'efficacia di specifiche misure di sicurezza. Per questo motivo occorre incoraggiare vivamente gli Stati membri a effettuare analisi più accurate degli incidenti che si verificano sulle strade dell'Unione e a rendere disponibili relazioni esaustive su base nazionale. In tale contesto è anche opportuno stimolare ulteriormente gli Stati membri nelle loro attività di analisi e miglioramento della sicurezza stradale a livello nazionale attraverso varie piattaforme di condivisione delle conoscenze di cui dispongono²⁰.

- Documenti esplicativi (per le direttive)

Non applicabile.

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

In termini generali, la presente proposta fa riferimento al regolamento (UE) 2018/[...] relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, poiché i due regolamenti condividono una tempistica compatibile per la loro applicazione.

Capo I (Oggetto, ambito di applicazione e definizioni)

Articolo 1 – In seguito al proposto consolidamento del GSR e del PSR, la presente proposta mantiene l'oggetto del GSR, aggiungendo un riferimento ai requisiti per la protezione degli occupanti dei veicoli e degli utenti vulnerabili della strada.

Articolo 2 – In generale l'ambito di applicazione del GSR è mantenuto; tuttavia, per quanto riguarda i dispositivi di sicurezza dei veicoli attualmente applicabili e le relative esenzioni, tale ambito è stato esteso fino a comprendere anche altre categorie di veicoli (o tutte le categorie) e a eliminare le rispettive esenzioni (ad esempio quelle attuali concernenti i SUV e i furgoni).

Articolo 3 – È inserita una serie di nuove definizioni al fine di coprire i dispositivi di sicurezza dei veicoli di nuova introduzione.

Capo II (articoli da 4 a 11)

Seguendo una logica analoga a quella su cui si fonda il GSR attualmente applicabile, l'articolo 4 fissa i requisiti tecnici generali per l'omologazione di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche, e contiene un elenco di aree concernenti la sicurezza, per cui sono ulteriormente

²⁰ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/national-road-safety-strategies_en.pdf

elaborate (od occorre elaborare) norme dettagliate in sede di diritto derivato. Si fa riferimento all'allegato I, ove si elencano tutti i regolamenti UNECE che si applicano obbligatoriamente nell'UE, e all'allegato II, che contiene informazioni dettagliate sui pertinenti requisiti di sicurezza dei veicoli, il loro ambito di applicazione e il relativo diritto derivato, già esistente o ancora da sviluppare nel quadro dell'iniziativa.

La presente proposta prevede inoltre il potere della Commissione di modificare e stabilire norme dettagliate e requisiti tecnici all'interno di atti delegati, nonché di modificare gli allegati I e II per tener conto dei progressi tecnici e degli sviluppi normativi a livello di Nazioni Unite e di Unione europea.

L'articolo 5 estende l'ambito di applicazione del requisito attualmente vigente, che impone di montare sulle autovetture un sistema di monitoraggio della pressione degli pneumatici, per includervi tutte le categorie di veicoli.

L'articolo 6 richiede l'introduzione di una serie di dispositivi avanzati di sicurezza su tutti i veicoli (per esempio l'adattamento intelligente della velocità; i sistemi di monitoraggio dell'attenzione e della stanchezza del conducente/riconoscimento della distrazione; il rilevamento in retromarcia; l'interfaccia di installazione di dispositivi di tipo alcolock).

L'articolo 7 stabilisce i requisiti specifici per autovetture e furgoni; in particolare impone che essi siano dotati di un registratore di dati di evento (incidente) oltre a essere progettati e costruiti con una protezione antiurto più ampia per la testa a favore degli utenti vulnerabili della strada.

L'articolo 8 fissa i requisiti per i sistemi di protezione frontale.

L'articolo 9 stabilisce i requisiti specifici per autocarri e autobus; in particolare impone poi che essi siano dotati di un sistema di rilevamento e avviso per gli utenti vulnerabili della strada che si trovano nelle immediate vicinanze della parte anteriore del veicolo e sul lato del marciapiede, oltre a essere progettati e costruiti in modo da rendere più visibili gli utenti vulnerabili della strada dal sedile del conducente.

La Commissione non propone di modificare i sistemi avanzati di frenata di emergenza per autocarri e autobus in modo da frenare autonomamente nel momento in cui vengono individuati utenti vulnerabili della strada, come si propone per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri. L'analisi degli incidenti su cui si basa l'iniziativa segnala un rischio di investimento per pedoni e ciclisti quando questi si trovano nelle immediate vicinanze della cabina di guida, ossia nei cosiddetti "angoli morti", oppure allorché il veicolo pesante si muove molto lentamente (in linea retta o girando), oppure quando si mette in movimento da fermo. Tuttavia, a velocità così basse, è possibile che i sistemi di individuazione collegati alla frenata autonoma non operino con efficacia sufficiente. In altri termini, attualmente non esistono sistemi tali da prevenire efficacemente questi investimenti a bassa velocità, e non si può dire con certezza se e quando saranno introdotti. La valutazione ha indicato che la questione non riguarda meramente la programmazione del dispositivo. Le ricerche preparatorie hanno invece corroborato la tesi che la segnalazione della presenza di un utente vulnerabile della strada al conducente sia più efficace se quest'ultimo può accorgersi direttamente della sua presenza grazie agli specchietti oppure a parabrezza e finestrini laterali meglio concepiti e privi di angoli morti. A loro volta, pedoni e ciclisti dovrebbero sentirsi più sicuri nel traffico, potendo mantenere il contatto visivo con conducenti che si trovino in cabine progettate più sapientemente. Se però la frenata autonoma diventasse tecnicamente

fattibile in tali circostanze, il pertinente regolamento può e deve essere adattato ai progressi tecnici.

L'articolo 10 stabilisce i requisiti specifici per i veicoli alimentati a idrogeno; l'allegato V contiene i requisiti materiali di qualifica per gli impianti a idrogeno e i loro componenti.

L'articolo 11 stabilisce i requisiti specifici per i veicoli automatizzati; in particolare contiene un elenco di aree concernenti la sicurezza, per cui è necessario elaborare ulteriori disposizioni tecniche e norme dettagliate, che fungano da base per l'impiego di veicoli automatizzati.

Capo III - (Disposizioni finali)

Si propone di conferire alla Commissione il potere di adottare atti delegati allo scopo di aggiornare gli allegati, adeguandoli agli sviluppi della normativa e del progresso tecnico, nonché di stabilire norme dettagliate sulle procedure, prove e requisiti tecnici specifici dell'omologazione dei veicoli a motore, dei loro sistemi, dei componenti e delle entità tecniche, per quanto riguarda i requisiti specifici contenuti nella presente proposta. L'articolo 12 precisa i termini dei poteri delegati conferiti in proposito alla Commissione.

L'articolo 13 stabilisce disposizioni transitorie.

L'articolo 14 riguarda le date di applicazione dei diversi requisiti di sicurezza come specificati nell'allegato II. Le rispettive date di applicazione dei requisiti di nuova introduzione sono le seguenti:

- per gran parte delle misure di sicurezza, l'applicazione avrà inizio a partire dalla data di applicazione del regolamento per i nuovi tipi e 24 mesi dopo tale data per tutti i veicoli di nuova produzione;
- un numero limitato di misure (tre in tutto) sarà applicato a partire da 24 mesi dopo la data di applicazione del regolamento per i nuovi tipi e 48 mesi dopo la data di applicazione per tutti i nuovi veicoli;
- i requisiti riguardanti il miglioramento della visibilità diretta per autocarri e autobus (articolo 9, paragrafo 4) necessitano di scadenze più lunghe relative all'applicazione, in quanto comporteranno una completa riprogettazione della cabina: si applicheranno a partire da 48 mesi dopo la data di applicazione del regolamento per i nuovi tipi e da 84 mesi dopo la data di applicazione per tutti i nuovi autocarri e autobus.

L'articolo 15 introduce le modifiche necessarie all'allegato II del regolamento (UE) 2018[...] derivanti dall'adozione della presente proposta.

L'articolo 16 abroga i tre regolamenti (sulla sicurezza generale dei veicoli, la sicurezza dei pedoni e la sicurezza dei veicoli alimentati a idrogeno) insieme al loro diritto derivato ormai obsoleto²¹.

L'articolo 17 fissa la data di applicazione del presente regolamento a 36 mesi dalla data della sua entrata in vigore. Ciò consentirà alla Commissione di adottare in anticipo i rispettivi atti delegati, accordando ai costruttori tempi sufficienti per adeguarsi ai nuovi requisiti.

²¹ Tutte le misure di esecuzione adottate a norma del regolamento (CE) n. 661/2009 in conformità alla procedura di regolamentazione con controllo verranno allineate, in base ai poteri conferiti alla Commissione con la presente proposta, al nuovo quadro della comitatologia introdotto dal TFUE.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativo ai requisiti di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, per quanto riguarda la loro sicurezza generale e la protezione degli occupanti dei veicoli e degli altri utenti vulnerabili della strada, che modifica il regolamento (UE) 2018/... e abroga i regolamenti (CE) n. 78/2009, (CE) n. 79/2009 e (CE) n. 661/2009

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,
visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 114,
vista la proposta della Commissione europea,
previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,
visto il parere del Comitato economico e sociale europeo²²,
visto il parere del Comitato delle regioni²³,
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,
considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) 2018/... del Parlamento europeo e del Consiglio²⁴⁺ stabilisce disposizioni amministrative e requisiti tecnici per l'omologazione di nuovi veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche, allo scopo di garantire il buon funzionamento del mercato interno e offrire un elevato livello di sicurezza e prestazioni ambientali.
- (2) Il presente regolamento è un atto normativo ai fini della procedura di omologazione UE stabilita dal regolamento (UE) 2018/...⁺. L'allegato II del regolamento suddetto dovrebbe, pertanto, essere modificato di conseguenza.
- (3) Nei decenni passati, gli sviluppi nel campo della sicurezza dei veicoli hanno recato un importante contributo alla riduzione complessiva del numero di decessi e di lesioni gravi sulle strade. Recentemente però questa tendenza alla riduzione ha subito una battuta d'arresto nell'Unione, a causa di vari fattori strutturali e comportamentali; in mancanza di nuove iniziative per la sicurezza stradale generale, l'attuale approccio avrà effetti sulla sicurezza che non riusciranno più a compensare quelli dell'incremento

²² GU C [...] del [...], pag. [...].

²³ GU C [...] del [...], pag. [...].

²⁴ Regolamento (UE) 2018/... del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L ..., del, pag. ...).

⁺ PO: please insert in the text the number of the Regulation contained in document PE-CONS No73/17 (2016/0014 (COD)) and insert the number, date and OJ reference of that Regulation in the footnote.

dei volumi di traffico. Occorre quindi migliorare ulteriormente le prestazioni di sicurezza dei veicoli nel quadro di un approccio integrato alla sicurezza stradale e allo scopo di proteggere meglio gli utenti vulnerabili della strada.

- (4) Il progresso tecnico nel settore dei sistemi avanzati di sicurezza dei veicoli offre nuove possibilità di far diminuire il numero delle vittime. Per ridurre al minimo il numero di decessi è necessario introdurre alcune nuove tecnologie pertinenti.
- (5) Nel contesto del regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁵, la Commissione ha valutato la fattibilità di estendere il requisito contenuto in tale regolamento, che prevede l'installazione di taluni sistemi (per esempio sistemi avanzati di frenata d'emergenza e sistemi di monitoraggio della pressione degli pneumatici) in alcune categorie di veicoli, in modo da applicarlo a tutte le categorie. La Commissione ha inoltre valutato la fattibilità tecnica ed economica e la maturità del mercato per quanto riguarda l'imposizione di un nuovo requisito che preveda l'installazione di altri dispositivi avanzati di sicurezza. Sulla base di tali valutazioni, nel dicembre 2016 la Commissione ha presentato una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio intitolata "Salvare vite umane: migliorare la sicurezza dei veicoli nell'UE"²⁶. Il documento di lavoro dei servizi della Commissione che accompagna questa relazione ha individuato e proposto 19 potenziali misure normative che sarebbero efficaci per ridurre ulteriormente il numero degli incidenti, dei decessi e delle lesioni sulle strade.
- (6) I sistemi di adattamento intelligente della velocità, mantenimento della corsia, monitoraggio dell'attenzione e della stanchezza del conducente, riconoscimento della distrazione e rilevamento in retromarcia offrono un elevato potenziale per una notevole riduzione del numero delle vittime. Inoltre, tali sistemi si basano su tecnologie che saranno usate anche per l'impiego di veicoli connessi e automatizzati. È pertanto opportuno introdurre a livello di Unione procedure di prova e norme armonizzate sia per l'omologazione dei veicoli in relazione a tali sistemi, sia per l'omologazione dei sistemi stessi come entità tecniche.
- (7) L'introduzione di registratori di dati di evento (incidente), che memorizzino una serie di dati essenziali relativi al veicolo in un breve arco di tempo prima, durante e dopo l'evento che li ha innescati (ad esempio il gonfiaggio dell'airbag), è un passo importante per acquisire dati più precisi e approfonditi sugli incidenti. È quindi opportuno esigere che i veicoli a motore siano dotati di tali registratori. Si dovrebbe inoltre prevedere che tali registratori siano in grado di registrare e memorizzare i dati in modo che questi siano utilizzabili dagli Stati membri per effettuare analisi della sicurezza stradale e valutare l'efficacia delle specifiche misure adottate.
- (8) Qualsiasi trattamento di dati personali, quali le informazioni sul conducente trattate dal registratore di dati di evento (incidente) o quelle raccolte mediante il sistema di monitoraggio dell'attenzione e della stanchezza del conducente o di riconoscimento avanzato della distrazione, dovrebbe essere effettuato in conformità alla legislazione dell'UE sulla protezione dei dati, in particolare il regolamento generale sulla

²⁵ Regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati (GU L 200 del 31.7.2009, pag. 1).

²⁶ COM (2016) 787 final.

protezione dei dati²⁷. Inoltre il trattamento dei dati personali raccolti mediante il sistema eCall di bordo basato sul servizio 112 è soggetto a tutele specifiche²⁸.

- (9) Il regolamento (CE) n. 661/2009 esentava furgoni, veicoli utilitari sportivi (SUV) e minivan (MPV) dai requisiti di sicurezza a causa dell'altezza dei sedili e delle caratteristiche di massa del veicolo. Considerando l'accresciuto tasso di penetrazione nel mercato da parte di tali veicoli (da un modesto 3% nel 1996 al 14% nel 2016) e gli sviluppi tecnologici nei controlli della sicurezza elettrica post-collisione, tali esenzioni sono obsolete e non giustificate. È quindi opportuno eliminare tali esenzioni e applicare a quei veicoli l'intera gamma di requisiti dei sistemi avanzati per veicoli.
- (10) Il regolamento (CE) n. 661/2009 ha notevolmente semplificato la normativa dell'Unione sostituendo 38 direttive con gli equivalenti regolamenti della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (regolamenti UNECE) che sono obbligatori ai sensi della decisione del Consiglio 97/836/CE²⁹. Al fine di ottenere un'ulteriore semplificazione, più norme dell'Unione dovrebbero essere sostituite da regolamenti UNECE esistenti che si applicano in via obbligatoria nell'Unione. La Commissione dovrebbe inoltre promuovere e sostenere il lavoro in corso a livello di Nazioni Unite per stabilire, senza indugio e conformemente ai più elevati standard di sicurezza stradale disponibili, i requisiti tecnici per l'omologazione dei sistemi di sicurezza dei veicoli, previsti dal presente regolamento,
- (11) È opportuno incorporare nella legislazione in materia di omologazione nell'Unione i regolamenti UNECE e le relative modifiche che l'Unione ha approvato o che applica in conformità della decisione 97/836/CE. Di conseguenza, è opportuno delegare alla Commissione il potere di modificare l'elenco dei regolamenti UNECE che si applicano in via obbligatoria, per garantire che esso rimanga aggiornato.
- (12) Il regolamento (CE) n. 78/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio³⁰ fissa i requisiti per la protezione di pedoni, ciclisti e altri utenti della strada vulnerabili sotto forma di prove di conformità e valori limite per l'omologazione dei veicoli relativamente alla struttura frontale, nonché per l'omologazione dei sistemi di protezione frontale (per esempio paraurti tubolari rigidi). Dopo l'adozione del regolamento (CE) n. 78/2009 i requisiti tecnici e le procedure di prova per i veicoli sono stati ulteriormente sviluppati a livello di Nazioni Unite, per tener conto dei progressi tecnici. Per quanto riguarda l'omologazione di veicoli a motore, attualmente nell'Unione si applica anche il regolamento UNECE n. 127³¹.

²⁷ Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1).

²⁸ Regolamento (UE) n. 2015/758 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, relativo ai requisiti di omologazione per lo sviluppo del sistema eCall di bordo basato sul servizio 112 e che modifica la direttiva 2007/46/CE (GU L 123 del 19.5.2015, pag. 77).

²⁹ Decisione del Consiglio 97/836/CE del 27 novembre 1997 (GU L 346 del 17.12.1997, pag. 78).

³⁰ Regolamento (CE) n. 78/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 gennaio 2009, concernente l'omologazione dei veicoli a motore in relazione alla protezione dei pedoni e degli altri utenti della strada vulnerabili, che modifica la direttiva 2007/46/CE e abroga le direttive 2003/102/CE e 2005/66/CE (GU L 35 del 4.2.2009, pag. 1).

³¹ Regolamento n. 127 che fissa disposizioni uniformi per l'omologazione dei veicoli a motore, riguardo alle prestazioni dal punto di vista della sicurezza dei pedoni.

- (13) Dopo l'adozione del regolamento (CE) n. 79/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio³², i requisiti tecnici e le procedure di prova per l'omologazione di veicoli alimentati a idrogeno e di impianti e componenti a idrogeno sono stati ulteriormente sviluppati a livello di Nazioni Unite, per tener conto dei progressi tecnici. Per quanto riguarda l'omologazione di impianti a idrogeno nei veicoli a motore, attualmente nell'Unione si applica anche il regolamento UNECE n. 134³³. In aggiunta a tali requisiti, si applicano anche criteri relativi alla qualità dei materiali utilizzati per gli impianti dei veicoli alimentati a idrogeno compresso, che però attualmente sono stabiliti solo a livello di Unione.
- (14) Per motivi di chiarezza, razionalità e semplificazione, è opportuno abrogare i regolamenti (CE) n. 78/2009, (CE) n. 79/2009 e (CE) n. 661/2009 e sostituirli con il presente regolamento.
- (15) Storicamente, le norme dell'Unione hanno limitato la lunghezza totale delle combinazioni di autocarri: da ciò derivano le tipiche configurazioni con la cabina sopra il motore, che massimizzano lo spazio per il carico. La posizione elevata del conducente ha però allargato gli angoli morti, peggiorando la visibilità diretta attorno alla cabina dell'autocarro. Questa è una delle cause principali degli incidenti con autocarri che coinvolgono utenti vulnerabili della strada. Migliorando la visione diretta si potrebbe ridurre notevolmente il numero di vittime: è quindi opportuno introdurre requisiti atti a conseguire tale miglioramento.
- (16) Considerata l'importanza che i regolamenti dell'UE in materia di sicurezza dei veicoli attribuiscono alla protezione degli utenti vulnerabili della strada (insistendo soprattutto sulla necessità di garantire un'adeguata visibilità ai conducenti), i soggetti pubblici e privati dovrebbero astenersi dall'esigere l'affissione di qualsiasi tipo di etichetta, vignetta o adesivo, per qualsiasi scopo, su qualunque parte della superficie trasparente dei vetri del veicolo. Le autorità nazionali dovrebbero inoltre provvedere affinché i parabrezza e i finestrini laterali rimangano effettivamente liberi da etichette, vignette, adesivi o qualsiasi altro oggetto che possa intralciare il campo visivo in modo da non vanificare l'efficacia del diritto dell'Unione sulla visibilità dei conducenti.
- (17) I veicoli automatizzati e connessi possono recare un contributo preziosissimo alla riduzione dei decessi sulle strade in quanto, secondo le stime, circa il 90% degli incidenti stradali è provocato da errori umani. Dal momento che i veicoli automatizzati sostituiranno gradualmente il conducente in alcuni suoi compiti, è opportuno adottare norme e requisiti tecnici armonizzati a livello dell'Unione per i sistemi dei veicoli automatizzati.
- (18) La guida in convoglio (platooning) può potenzialmente rendere il trasporto del futuro più sicuro, pulito ed efficiente. In previsione dell'avvento della tecnologia della guida in convoglio e delle norme pertinenti, sarà necessario introdurre un quadro normativo con procedure e norme armonizzate. A tale proposito, si dovrebbe conferire alla Commissione il potere di adottare atti delegati per stabilire un formato armonizzato di

³² Regolamento (CE) n. 79/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 gennaio 2009, relativo all'omologazione di veicoli a motore alimentati a idrogeno e che modifica la direttiva 2007/46/CE (GU L 35 del 4.2.2009, pag. 32).

³³ Regolamento UNECE n. 134 che fissa disposizioni uniformi per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro componenti, riguardo alle prestazioni dal punto di vista della sicurezza dei veicoli alimentati a idrogeno (HFCV).

scambio di dati ai fini della guida in convoglio di veicoli di varie marche, conformemente alla legislazione dell'UE sulla protezione dei dati.

- (19) L'Unione dovrebbe continuare a promuovere a livello di Nazioni Unite lo sviluppo di requisiti tecnici per la rumorosità, la resistenza al rotolamento e le prestazioni di aderenza sul bagnato degli pneumatici. Ciò in quanto il regolamento UNECE n. 117 contiene attualmente tali disposizioni dettagliate. Il processo di adattamento dei requisiti relativi agli pneumatici al fine di tener conto dei progressi tecnici dovrebbe continuare a livello di Nazioni Unite, in particolare per garantire che le prestazioni degli pneumatici siano valutate anche alla fine del ciclo di vita degli stessi, quando sono consumati, e per promuovere l'idea che gli pneumatici dovrebbero soddisfare i requisiti per tutta la loro durata, senza essere sostituiti prematuramente. I requisiti attualmente previsti dal regolamento (CE) n. 661/2009 per le prestazioni degli pneumatici dovrebbero essere sostituiti da regolamenti UNECE equivalenti.
- (20) Al fine di garantire l'efficacia del presente regolamento, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per quanto riguarda i requisiti di omologazione concernenti le prestazioni di sicurezza, la costruzione complessiva e le pertinenti prestazioni ambientali dei veicoli a motore e dei loro rimorchi nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, e che tali consultazioni siano effettuate nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016³⁴. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (21) In vista dell'allineamento della normativa dell'Unione, che fa riferimento alla procedura di regolamentazione con controllo, al quadro giuridico introdotto dal trattato sul funzionamento dell'Unione europea, oltre che per semplificare la normativa dell'Unione in materia di sicurezza dei veicoli, è opportuno abrogare i seguenti regolamenti e sostituirli con atti delegati adottati a norma del presente regolamento:
- regolamento (CE) n. 631/2009 della Commissione³⁵,
 - regolamento (UE) n. 406/2010 della Commissione³⁶,
 - regolamento (UE) n. 672/2010 della Commissione³⁷,

³⁴ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

³⁵ Regolamento (CE) n. 631/2009 della Commissione, del 22 luglio 2009, recante disposizioni di applicazione dell'allegato I del regolamento (CE) n. 78/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio concernente l'omologazione dei veicoli a motore in relazione alla protezione dei pedoni e degli altri utenti della strada vulnerabili, che modifica la direttiva 2007/46/CE e abroga le direttive 2003/102/CE e 2005/66/CE (GU L 195, 25.7.2009, pag. 1).

³⁶ Regolamento (UE) n. 406/2010 della Commissione, del 26 aprile 2010, recante disposizioni di applicazione del regolamento (CE) n. 79/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione di veicoli a motore alimentati a idrogeno (GU L 122 del 18.5.2010, pag. 1).

³⁷ Regolamento (UE) n. 672/2010 della Commissione, del 27 luglio 2010, relativo ai requisiti di omologazione dei dispositivi di sbrinatorio e disappannamento del parabrezza di alcuni veicoli a motore e che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sui requisiti

- regolamento (UE) n. 1003/2010 della Commissione³⁸,
- regolamento (UE) n. 1005/2010 della Commissione³⁹,
- regolamento (UE) n. 1008/2010 della Commissione⁴⁰,
- regolamento (UE) n. 1009/2010 della Commissione⁴¹,
- regolamento (UE) n. 19/2011 della Commissione⁴²,
- regolamento (UE) n. 109/2011 della Commissione⁴³,
- regolamento (UE) n. 458/2011 della Commissione⁴⁴,
- regolamento (UE) n. 65/2012 della Commissione⁴⁵,
- regolamento (UE) n. 130/2012 della Commissione⁴⁶,

dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati (GU L 196 del 28.7.2010, pag. 5).

³⁸ Regolamento (UE) n. 1003/2010 della Commissione, dell'8 novembre 2010, relativo ai requisiti di omologazione dell'alloggiamento per il montaggio delle targhe d'immatricolazione posteriori dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati (GU L 291 del 9.11.2010, pag. 22).

³⁹ Regolamento (UE) n. 1005/2010 della Commissione, dell'8 novembre 2010, relativo ai requisiti di omologazione per i dispositivi di rimorchio dei veicoli a motore, che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati (GU L 291 del 9.11.2010, pag. 36).

⁴⁰ Regolamento (UE) n. 1008/2010 della Commissione, del 9 novembre 2010, relativo ai requisiti per l'omologazione dei tergicristalli e dei lavacrystalli di alcuni veicoli a motore e che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati (GU L 292 del 10.11.2010, pag. 2).

⁴¹ Regolamento (UE) n. 1009/2010 della Commissione, del 9 novembre 2010, relativo ai requisiti di omologazione per i parafranghi di taluni veicoli a motore, che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati (GU L 292 del 10.11.2010, pag. 21).

⁴² Regolamento (UE) n. 19/2011 della Commissione, dell'11 gennaio 2011, relativo ai requisiti dell'omologazione per la targhetta regolamentare del costruttore e per il numero di identificazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati (GU L 8 del 12.1.2011, pag. 1).

⁴³ Regolamento (UE) n. 109/2011 della Commissione, del 27 gennaio 2011, che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio riguardo ai requisiti di omologazione di talune categorie di veicoli a motore e dei loro rimorchi per quanto concerne i sistemi antispruzzi (GU L 34 del 9.2.2011, pag. 2).

⁴⁴ Regolamento (UE) n. 458/2011 della Commissione, del 12 maggio 2011, relativo ai requisiti dell'omologazione per tipo dei veicoli a motore e dei loro rimorchi riguardo al montaggio degli pneumatici e che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati (GU L 124 del 13.5.2011, pag. 11).

⁴⁵ Regolamento (UE) n. 65/2012 della Commissione, del 24 gennaio 2012, che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio riguardo agli indicatori di cambio marcia e che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 28, 31.1.2012, pag. 24).

⁴⁶ Regolamento (UE) n. 130/2012 della Commissione, del 15 febbraio 2012, sui requisiti di omologazione per i veicoli a motore relativamente all'accesso e alla manovrabilità del veicolo e che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sui requisiti dell'omologazione

- regolamento (UE) n. 347/2012 della Commissione⁴⁷,
 - regolamento (UE) n. 351/2012 della Commissione⁴⁸,
 - regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione⁴⁹,
 - regolamento (UE) 2015/166 della Commissione⁵⁰.
- (22) Dal momento che le omologazioni concesse ai sensi del regolamento (CE) n. 78/2009, del regolamento (CE) n. 79/2009, del regolamento (CE) n. 661/2009 e delle loro misure di esecuzione si devono considerare equivalenti, a meno che i pertinenti requisiti non siano modificati dal presente regolamento o fino a quando non siano modificati dalla normativa di esecuzione, occorre introdurre disposizioni transitorie per evitare che tali omologazioni siano invalidate.
- (23) Per quanto riguarda le date per il rifiuto del rilascio dell'omologazione UE, il rifiuto dell'immatricolazione di un veicolo e il divieto dell'immissione sul mercato o della messa in circolazione di componenti ed entità tecniche, tali date devono essere stabilite per ciascun articolo regolamentato.
- (24) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire la garanzia del corretto funzionamento del mercato interno grazie all'introduzione di requisiti tecnici armonizzati relativi alla sicurezza e all'efficienza ambientale dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, a causa delle sue dimensioni e dei suoi effetti, essere realizzato meglio a livello unionale, l'Unione può intervenire, in base al principio di sussidiarietà, sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo, in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (25) È opportuno definire, tramite atti delegati, dettagliati requisiti tecnici e specifiche procedure di prova per l'omologazione dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche, prima della data di applicazione del presente regolamento. Inoltre, occorre concedere ai costruttori tempo sufficiente per adeguarsi ai requisiti contenuti nel presente regolamento e negli atti delegati adottati a norma di quest'ultimo. Pertanto, l'applicazione del presente regolamento dovrebbe essere differita.

per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati (GU L 43 del 16.2.2012, pag. 6).

⁴⁷ Regolamento (UE) n. 347/2012 della Commissione, del 16 aprile 2012, che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i requisiti per l'omologazione di talune categorie di veicoli a motore relativamente ai dispositivi avanzati di frenata d'emergenza (GU L 109 del 21.4.2012, pag. 1).

⁴⁸ Regolamento (UE) n. 351/2012 della Commissione, del 23 aprile 2012, che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i requisiti per l'omologazione relativi all'installazione di sistemi di avviso di deviazione dalla corsia di marcia nei veicoli a motore (GU L 110 del 24.4.2012, pag. 18).

⁴⁹ Regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione, del 12 dicembre 2012, che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i requisiti di omologazione per le masse e le dimensioni dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 353 del 21.12.2012, pag. 31).

⁵⁰ Regolamento (UE) 2015/166 della Commissione, del 3 febbraio 2015, che integra e modifica il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto concerne l'inclusione di procedure, metodi di valutazione e prescrizioni tecniche specifici, e che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (UE) n. 1003/2010, (UE) n. 109/2011 e (UE) n. 458/2011 della Commissione (GU L 28 del 4.2.15, pag. 3).

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

OGGETTO, AMBITO DI APPLICAZIONE E DEFINIZIONI

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento stabilisce i requisiti:

1. per l'omologazione di veicoli e di sistemi, componenti ed entità tecniche concepiti e costruiti per tali veicoli per quanto riguarda la loro sicurezza, le loro caratteristiche generali e la protezione degli occupanti dei veicoli e degli utenti vulnerabili della strada;
2. per l'omologazione di veicoli, in relazione ai sistemi di monitoraggio della pressione degli pneumatici, per quanto riguarda la sicurezza, il consumo di carburante e le emissioni di CO₂; e
3. per l'omologazione di pneumatici di nuova fabbricazione per quanto riguarda le loro prestazioni ambientali e di sicurezza.

Articolo 2

Ambito di applicazione

Il presente regolamento si applica ai veicoli delle categorie M, N e O, come definiti all'articolo 4 del regolamento (UE) 2018/... e ai sistemi, componenti ed entità tecniche concepiti e costruiti per tali veicoli, fatti salvi gli articoli da 4 a 11 del presente regolamento.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni di cui all'articolo 3 del regolamento (UE) 2018/....

Si applicano inoltre le seguenti definizioni:

- 1) "utente vulnerabile della strada": un utente della strada che utilizza un veicolo a motore a due ruote o un utente della strada non motorizzato, quali pedoni o ciclisti;
- 2) "sistema di monitoraggio della pressione degli pneumatici": un sistema montato su un veicolo, capace di valutare la pressione degli pneumatici o le sue variazioni nel tempo e di trasmettere le relative informazioni all'utente a veicolo in marcia;
- 3) "adattamento intelligente della velocità": un sistema che aiuta il conducente a rispettare la velocità più appropriata all'ambiente stradale fornendo un segnale aptico attraverso il pedale dell'acceleratore sulla base di informazioni relative al limite di velocità, ottenute mediante l'osservazione della segnaletica stradale e mediante segnali provenienti dall'infrastruttura stradale o da dati di cartografia digitale, o da entrambi, disponibili a bordo del veicolo;

- 4) "interfaccia di installazione di dispositivi di tipo alcolock": interfaccia standardizzata che semplifica l'installazione postvendita di dispositivi di tipo alcolock;
- 5) "monitoraggio dell'attenzione e della stanchezza del conducente": un sistema che valuta il livello di attenzione del conducente mediante l'analisi dei sistemi del veicolo e, se necessario, avverte il conducente;
- 6) "riconoscimento avanzato della distrazione": un sistema capace di riconoscere il livello di attenzione visiva del conducente rispetto alla situazione del traffico e, se necessario, di avvertire il conducente;
- 7) "segnalazione di arresto di emergenza": lampeggiamento rapido delle luci di arresto che indica agli altri utenti della strada che si trovano dietro al veicolo che si sta applicando al veicolo una forza di decelerazione elevata in relazione alle condizioni prevalenti della strada;
- 8) "rilevamento in retromarcia": una telecamera, uno schermo o un sistema ottico o di rilevamento che segnala al conducente la presenza di persone o oggetti dietro il veicolo, con lo scopo principale di evitare collisioni in retromarcia;
- 9) "sistema di avviso di deviazione dalla corsia": un sistema che avverte il conducente di una deriva del veicolo dalla sua corsia di marcia;
- 10) "sistema avanzato di frenata di emergenza": un sistema in grado di individuare automaticamente una possibile collisione e di attivare il sistema di frenata del veicolo per farlo rallentare al fine di evitare o di attenuare una collisione;
- 11) "sistema di mantenimento della corsia": un sistema che monitora la posizione del veicolo rispetto al limite della corsia e applica una coppia al volante o una pressione sui freni, almeno quando si verifica o sta per verificarsi la deviazione dalla corsia e una collisione può essere imminente;
- 12) "interruttore generale del veicolo" il dispositivo mediante il quale l'elettronica di bordo è attivata passando dallo stato di spegnimento, proprio del veicolo parcheggiato senza conducente a bordo, a quello di normale operatività;
- 13) "registratore di dati di evento (incidente)": un sistema che registra e memorizza i parametri relativi agli incidenti e le informazioni prima, durante e dopo una collisione;
- 14) "sistema di protezione frontale": una o più strutture separate, quale un paraurti tubolare rigido, o un paraurti aggiuntivo che, in aggiunta a quello originale, è destinato a proteggere la superficie esterna del veicolo da danni derivanti dalla collisione con un oggetto, a eccezione delle strutture la cui massa è inferiore a 0,5 kg e sono destinate unicamente alla protezione delle luci del veicolo;
- 15) "paraurti": qualsiasi struttura della sezione inferiore della parte anteriore esterna di un veicolo, compresi gli elementi accessori, destinata a proteggere il veicolo in caso di scontro frontale a bassa velocità con un altro veicolo; non sono compresi, tuttavia, i sistemi di protezione frontale;
- 16) "veicolo alimentato a idrogeno": qualsiasi veicolo a motore che usi l'idrogeno come combustibile per la propulsione del veicolo;
- 17) "impianto a idrogeno": un complesso di parti di collegamento e componenti a idrogeno, installato su veicoli alimentati a idrogeno, a esclusione del sistema di propulsione a idrogeno o del motore ausiliario;

- 18) "sistema di propulsione a idrogeno": il motore a combustione interna o la pila a combustibile usati per la propulsione del veicolo;
- 19) "componente a idrogeno": i serbatoi dell'idrogeno e tutte le altre parti del veicolo alimentato a idrogeno che sono a contatto diretto con l'idrogeno o che fanno parte di un impianto a idrogeno;
- 20) "serbatoio dell'idrogeno": il componente dell'impianto a idrogeno che contiene il volume primario del combustibile idrogeno;
- 21) "veicolo automatizzato": un veicolo a motore progettato e costruito per muoversi autonomamente per lunghi periodi di tempo senza una supervisione umana costante;
- 22) "sistema di monitoraggio della disponibilità del conducente": un sistema volto a valutare se il conducente è in grado di prendere il controllo della guida di un veicolo automatizzato in situazioni particolari, se necessario;
- 23) "guida in convoglio (platooning)": il collegamento di due o più veicoli in un convoglio usando tecnologie di connettività e sistemi automatizzati di supporto alla guida che consentono ai veicoli di mantenere automaticamente tra loro una distanza predefinita ravvicinata per determinate parti di un viaggio e di adattarsi ai cambiamenti del movimento del veicolo in testa con un intervento minimo o senza alcun intervento da parte dei conducenti;
- 24) "massa massima": la massa massima tecnicamente ammissibile dichiarata dal costruttore;
- 25) "montante A": il supporto anteriore esterno del tetto che si estende dal telaio al tetto del veicolo;
- 26) "angolo del sistema di protezione frontale": il punto di contatto del sistema di protezione frontale con un piano verticale che forma un angolo di 60° rispetto al piano verticale longitudinale del veicolo e che è tangente alla superficie esterna del sistema di protezione frontale;
- 27) "altezza inferiore del sistema di protezione frontale": ad ogni posizione trasversale, la distanza verticale dal suolo della linea di riferimento inferiore del sistema di protezione frontale, con il veicolo in assetto di marcia normale.

CAPO II

OBBLIGHI DEI COSTRUTTORI

Articolo 4

Obblighi generali e requisiti tecnici

1. I costruttori dimostrano che tutti i nuovi veicoli che vengono immessi sul mercato, immatricolati o messi in circolazione e tutti i nuovi sistemi, componenti ed entità tecniche che vengono immessi sul mercato o messi in circolazione sono omologati conformemente ai requisiti del presente regolamento e degli atti delegati adottati a norma dello stesso.
2. L'omologazione in conformità ai regolamenti UNECE di all'allegato I è considerata un'omologazione UE in conformità ai requisiti del presente regolamento e degli atti delegati adottati a norma dello stesso.

3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 12 al fine di modificare l'allegato I per tener conto del progresso tecnico e degli sviluppi normativi, introducendo e aggiornando i riferimenti ai regolamenti UNECE, e alle rispettive serie di modifiche, che si applicano in via obbligatoria.

4. I costruttori garantiscono che i veicoli sono progettati, costruiti e assemblati in modo da ridurre al minimo il rischio di lesioni per gli occupanti dei veicoli e per gli utenti vulnerabili della strada.

5. I costruttori garantiscono inoltre che veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche sono conformi ai requisiti applicabili di cui all'allegato II, con effetto dalle date specificate in tale allegato, e ai requisiti tecnici dettagliati e alle procedure di prova stabiliti negli atti delegati adottati a norma del presente regolamento, compresi i requisiti relativi a:

- a) sistemi di ritenuta, prove d'urto, integrità del sistema di alimentazione e sicurezza dell'elettricità ad alto voltaggio;
- b) pedoni, ciclisti, campo visivo e visibilità;
- c) telaio, freni, pneumatici e sterzo del veicolo;
- d) strumenti di bordo, impianto elettrico, dispositivi di illuminazione del veicolo e protezione dall'uso non autorizzato, compresi gli attacchi informatici;
- e) comportamento del conducente e del sistema;
- f) costruzione e caratteristiche generali del veicolo.

6. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 12 al fine di modificare l'allegato II per tener conto del progresso tecnico e degli sviluppi normativi, in particolare in relazione ai temi di cui al paragrafo 5, lettere da a) a f), del presente articolo e al fine di garantire un elevato livello di sicurezza generale di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche e un elevato livello di protezione degli occupanti dei veicoli e degli utenti vulnerabili della strada.

7. Al fine di garantire che sia raggiunto un elevato livello di sicurezza generale dei veicoli e di protezione degli occupanti dei veicoli e degli utenti vulnerabili della strada, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 12 al fine di stabilire norme dettagliate riguardanti procedure di prova e requisiti tecnici specifici per l'omologazione di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche per quanto riguarda i requisiti di cui all'allegato II.

Articolo 5

Disposizioni specifiche relative agli pneumatici e ai sistemi di monitoraggio della pressione degli pneumatici

1. I veicoli sono dotati di sistemi precisi di monitoraggio della pressione degli pneumatici, capaci di produrre un segnale di allerta per il conducente all'interno del veicolo nel caso in cui si produca una perdita di pressione in uno degli pneumatici, nell'interesse di un ottimale consumo di carburante e della sicurezza stradale, in un'ampia gamma di condizioni stradali e ambientali.

2. I sistemi di monitoraggio della pressione degli pneumatici sono progettati in modo da evitare l'azzeramento dei parametri o la ritaratura quando la pressione degli pneumatici è bassa.

3. Tutti gli pneumatici immessi sul mercato soddisfano i requisiti di prestazione ambientale e di sicurezza stabiliti nei rispettivi atti normativi di cui all'allegato II.

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 12 al fine di stabilire norme dettagliate riguardanti procedure di prova e requisiti tecnici specifici per:

- a) l'omologazione di veicoli per quanto riguarda i loro sistemi di monitoraggio della pressione degli pneumatici;
- b) l'omologazione di pneumatici, compresi i requisiti tecnici riguardanti la loro installazione.

Articolo 6

Sistemi avanzati per tutte le categorie di veicoli a motore

1. I veicoli a motore sono dotati dei seguenti sistemi avanzati per veicoli:

- a) adattamento intelligente della velocità;
- b) interfaccia di installazione di dispositivi di tipo alcolock;
- c) monitoraggio dell'attenzione e della stanchezza del conducente;
- d) riconoscimento avanzato della distrazione;
- e) segnalazione di arresto di emergenza;
- f) rilevamento in retromarcia.

2. I sistemi di adattamento intelligente della velocità possiedono i seguenti requisiti minimi:

- a) deve essere possibile per il conducente sentire attraverso il pedale dell'acceleratore che il limite di velocità applicabile è stato raggiunto o superato;
- b) non deve essere possibile spegnere o disattivare il sistema;
- c) deve essere possibile per il conducente ignorare senza difficoltà il suggerimento del sistema relativo alla velocità del veicolo azionando normalmente il pedale dell'acceleratore senza bisogno di raggiungere il punto di kick down;
- d) qualora sia attivo il regolatore di velocità (cruise control), il sistema di adattamento intelligente della velocità deve automaticamente adattarsi a qualsiasi limite di velocità inferiore.

3. Un veicolo a motore dotato di un sistema di riconoscimento avanzato della distrazione conformemente al paragrafo 1, lettera d), può essere considerato conforme anche al requisito di cui al paragrafo 1, lettera c).

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 12 al fine di stabilire norme dettagliate riguardanti procedure di prova e requisiti tecnici specifici per:

- a) l'omologazione di veicoli per quanto riguarda i sistemi avanzati per veicoli di cui al paragrafo 1;

- b) l'omologazione di sistemi avanzati per veicoli di cui al paragrafo 1, lettere da a) a f), come entità tecniche.

Articolo 7

Requisiti specifici relativi alle autovetture e ai veicoli commerciali leggeri

1. In aggiunta agli altri requisiti di cui al presente regolamento e di cui agli atti delegati adottati a norma dello stesso applicabili anche ai veicoli delle categorie M₁ e N₁, i veicoli di tali categorie soddisfano i requisiti di cui ai paragrafi da 2 a 6 e di cui agli atti delegati adottati a norma del paragrafo 7.
2. I veicoli delle categorie M₁ e N₁ sono dotati di sistemi avanzati di frenata di emergenza progettati e attrezzati in modo da funzionare in due fasi e che:
 - a) rilevano veicoli in movimento e ostacoli fissi davanti al veicolo a motore nella prima fase;
 - b) estendono le capacità di rilevamento in modo da includere anche gli utenti vulnerabili della strada situati davanti al veicolo a motore nella seconda fase.
3. I veicoli delle categorie M₁ e N₁ sono dotati di sistemi di mantenimento della corsia.
4. I sistemi avanzati di frenata di emergenza e i sistemi di mantenimento della corsia soddisfano in particolare i seguenti requisiti:
 - a) deve essere possibile spegnere tali sistemi soltanto uno alla volta e solo a veicolo fermo con il freno di stazionamento innestato, mediante una complessa sequenza di azioni che devono essere effettuate dal conducente;
 - b) i sistemi devono essere in modalità di funzionamento normale a ogni attivazione dell'interruttore generale del veicolo;
 - c) deve essere possibile disattivare facilmente i segnali acustici di allerta, ma tale azione non disattiva al tempo stesso le altre funzioni dei sistemi diverse dai segnali acustici di allerta.
5. I veicoli delle categorie M₁ e N₁ sono dotati di registratori di dati di evento (incidente). I registratori di dati di evento (incidente) soddisfano in particolare i seguenti requisiti:
 - a) i dati che sono capaci di registrare e memorizzare per il periodo prima, durante e dopo la collisione devono comprendere almeno la velocità del veicolo, lo stato e la frequenza di attivazione dei suoi sistemi di sicurezza e qualsiasi altro parametro di input pertinente dei sistemi di bordo di sicurezza attiva e di prevenzione degli incidenti;
 - b) non deve essere possibile disattivare tali dispositivi;
 - c) i dati sono registrati e memorizzati in modo da non essere manipolabili e da poter essere messi a disposizione delle autorità nazionali, in base alla legislazione nazionale o dell'Unione in conformità al regolamento (UE) 2016/679, mediante un'interfaccia standardizzata ai fini dell'analisi dei dati dell'incidente, e in modo tale da consentire l'individuazione accurata del tipo, della versione e della variante del veicolo e dei sistemi di sicurezza attiva e di prevenzione degli incidenti in dotazione a tale veicolo.

I dati che i registratori di dati di evento (incidente) sono capaci di registrare e memorizzare non comprendono tuttavia le ultime quattro cifre del codice VIS (vehicle indicator section) del

numero di identificazione del veicolo (VIN), né qualsiasi altra informazione che possa consentire di individuare il singolo veicolo.

6. I veicoli delle categorie M₁ e N₁ sono progettati e costruiti in modo da prevedere una più ampia zona di protezione relativa all'impatto della testa, al fine di migliorare la protezione degli utenti vulnerabili della strada e di ridurre le lesioni che ne potrebbero derivare in caso di collisione.

7. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 12 al fine di stabilire norme dettagliate riguardanti procedure di prova e requisiti tecnici specifici per:

- a) l'omologazione di veicoli per quanto riguarda i requisiti di cui ai paragrafi da 2 a 6 del presente articolo;
- b) l'omologazione di registratori di dati di evento (incidente) come entità tecniche.

Articolo 8

Sistemi di protezione frontale per autovetture e veicoli commerciali leggeri

1. I sistemi di protezione frontale, sia previsti nella dotazione originale dei veicoli delle categorie M₁ e N₁ sia messi a disposizione sul mercato come entità tecniche per tali veicoli, sono conformi ai requisiti di cui all'allegato IV, punto 2, e agli atti delegati adottati a norma del paragrafo 3 del presente articolo.

2. I sistemi di protezione frontale disponibili sul mercato come entità tecniche sono accompagnati da un elenco dettagliato di tipi, varianti e versioni dei veicoli per cui il sistema di protezione frontale è omologato, nonché da chiare istruzioni di montaggio.

3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 12 al fine di stabilire norme dettagliate riguardanti procedure di prova e requisiti tecnici specifici per l'omologazione di sistemi di protezione frontale di cui al paragrafo 1 del presente articolo, compresi i requisiti tecnici riguardanti la loro costruzione e installazione.

Articolo 9

Requisiti specifici relativi ad autobus e autocarri

1. In aggiunta agli altri requisiti di cui al presente regolamento e di cui agli atti delegati adottati a norma dello stesso applicabili anche ai veicoli delle categorie M₂, M₃, N₂ e N₃, i veicoli di tali categorie soddisfano i requisiti di cui ai paragrafi da 2 a 5 e di cui agli atti delegati adottati a norma del paragrafo 7. I veicoli delle categorie M₂ e M₃ soddisfano inoltre i requisiti di cui al paragrafo 6.

2. I veicoli delle categorie M₂, M₃, N₂ e N₃ sono dotati di sistemi di avviso di deviazione dalla corsia e di sistemi avanzati di frenata di emergenza che sono conformi ai requisiti di cui agli atti delegati adottati a norma del paragrafo 7.

3. I veicoli delle categorie M₂, M₃, N₂ e N₃ sono dotati di sistemi avanzati capaci di rilevare la presenza di utenti vulnerabili della strada situati in prossimità della parte anteriore del veicolo o sul lato del marciapiede e di emettere un segnale di allerta o di evitare la collisione con essi.

4. I sistemi di cui ai paragrafi 2 e 3 del presente articolo soddisfano in particolare i seguenti requisiti:

- a) deve essere possibile spegnere tale sistemi soltanto uno alla volta e solo a veicolo fermo con il freno di stazionamento innestato, mediante una complessa sequenza di azioni che devono essere effettuate dal conducente;
- b) i sistemi devono essere in modalità di funzionamento normale a ogni attivazione dell'interruttore generale del veicolo;
- c) deve essere possibile disattivare facilmente i segnali acustici di allerta, ma tale azione non disattiva al tempo stesso le altre funzioni dei sistemi diverse dai segnali acustici di allerta.

5. I veicoli delle categorie M₂, M₃, N₂ e N₃ sono progettati e costruiti in modo da migliorare la visibilità diretta degli utenti vulnerabili della strada dal posto di guida.

6. I veicoli delle categorie M₂ e M₃ con una capacità superiore ai 22 passeggeri oltre al conducente e che dispongono di spazi destinati ai passeggeri in piedi per consentire loro spostamenti frequenti sono progettati e costruiti in modo da essere accessibili alle persone a mobilità ridotta, comprese le persone su sedia a rotelle.

7. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 12 al fine di stabilire norme dettagliate riguardanti procedure di prova e requisiti tecnici specifici per:

- a) l'omologazione di veicoli per quanto riguarda i requisiti di cui ai paragrafi da 2 a 5 del presente articolo;
- b) l'omologazione dei sistemi di cui al paragrafo 3 del presente articolo come entità tecniche.

Articolo 10

Requisiti specifici relativi ai veicoli alimentati a idrogeno

1. In aggiunta agli altri requisiti di cui al presente regolamento e di cui agli atti delegati adottati a norma dello stesso applicabili anche ai veicoli delle categorie M e N, i veicoli alimentati a idrogeno di tali categorie, i relativi impianti a idrogeno e i componenti di tali impianti sono conformi ai requisiti di cui all'allegato V e di cui agli atti delegati adottati a norma del paragrafo 3 del presente articolo.

2. I costruttori garantiscono che gli impianti a idrogeno e i componenti a idrogeno sono installati in conformità ai requisiti di cui agli atti delegati adottati a norma del paragrafo 3. I costruttori mettono a disposizione, se necessario, informazioni per l'ispezione degli impianti e dei componenti a idrogeno durante il ciclo di vita del veicolo alimentato a idrogeno.

3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 12 al fine di:

- a) stabilire norme dettagliate riguardanti procedure di prova e requisiti tecnici specifici per l'omologazione di veicoli alimentati a idrogeno, per quanto riguarda i relativi impianti a idrogeno e per l'omologazione di componenti a idrogeno, compresi i requisiti per la loro installazione;
- b) modificare l'allegato V per adattarlo al progresso tecnico.

Articolo 11

Requisiti specifici relativi ai veicoli automatizzati

1. In aggiunta agli altri requisiti di cui al presente regolamento e di cui agli atti delegati adottati a norma dello stesso applicabili anche ai veicoli delle rispettive categorie, i veicoli automatizzati sono conformi ai requisiti e di cui agli atti delegati adottati a norma del paragrafo 2 relativi:

- a) ai sistemi che sostituiscono il conducente nel controllo del veicolo, comprese le operazioni di sterzata, accelerazione e frenata;
- b) ai sistemi che forniscono al veicolo informazioni in tempo reale sullo stato del veicolo e sulla zona circostante;
- c) ai sistemi di monitoraggio della prontezza del conducente;
- d) ai registratori di dati di evento (incidente) per i veicoli automatizzati;
- e) ai formati armonizzati per lo scambio di dati, ad esempio per la guida in convoglio (platooning) di veicoli di marche diverse.

2. Al fine di garantire il funzionamento sicuro dei veicoli automatizzati sulle strade pubbliche, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 12 al fine di stabilire requisiti relativi ai sistemi e altri elementi di cui ai punti da a) a e) del paragrafo 1 del presente articolo e di stabilire norme dettagliate riguardanti procedure di prova e requisiti tecnici specifici per l'omologazione di veicoli automatizzati per quanto riguarda tali requisiti.

CAPO III

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 12

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. Il potere di adottare gli atti delegati di cui all'articolo 4, paragrafi 3, 6 e 7, all'articolo 5, paragrafo 4, all'articolo 6, paragrafo 4, all'articolo 7, paragrafo 7, all'articolo 8, paragrafo 3, all'articolo 9, paragrafo 7, all'articolo 10, paragrafo 3 e all'articolo 11, paragrafo 2, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere da [PO: Please insert the date of entry into force of this Regulation].

3. La delega di potere di cui all'articolo 4, paragrafi 3, 6 e 7, all'articolo 5, paragrafo 4, all'articolo 6, paragrafo 4, all'articolo 7, paragrafo 7, all'articolo 8, paragrafo 3, all'articolo 9, paragrafo 7, all'articolo 10, paragrafo 3 e all'articolo 11, paragrafo 2, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.

5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

6. L'atto delegato adottato ai sensi all'articolo 4, paragrafi 3, 6 e 7, all'articolo 5, paragrafo 4, all'articolo 6, paragrafo 4, all'articolo 7, paragrafo 7, all'articolo 8, paragrafo 3, all'articolo 9, paragrafo 7, all'articolo 10, paragrafo 3 e all'articolo 11, paragrafo 2, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 13

Disposizioni transitorie

1. Il presente regolamento non invalida alcuna omologazione UE rilasciata a veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche in conformità al regolamento (CE) n. 78/2009, al regolamento (CE) n. 79/2009 e al regolamento (CE) n. 661/2009 e alle rispettive misure di esecuzione, prima del [PO: *Please insert the date immediately preceding the date of application of this Regulation*], a meno che i requisiti pertinenti che si applicano a tali veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche non siano stati modificati o nuovi requisiti siano stati aggiunti dal presente regolamento e dagli atti delegati adottati a norma dello stesso.

2. Le autorità di omologazione continuano a rilasciare le estensioni delle omologazioni UE di cui al paragrafo 1 del presente articolo.

3. In deroga al presente regolamento, gli Stati membri continuano ad autorizzare fino alle date specificate nell'allegato VI l'immatricolazione dei veicoli, così come la vendita o la messa in circolazione dei componenti, che non sono conformi ai requisiti dei rispettivi regolamenti UNECE elencati in tale allegato.

Articolo 14

Date di applicazione

Per quanto riguarda i veicoli, i sistemi, i componenti e le entità tecniche, le autorità nazionali:

- a) con effetto a partire dalle date specificate nell'allegato II, per un particolare requisito, rifiutano, per motivi relativi a tale requisito, di rilasciare l'omologazione UE o nazionale in relazione a nuovi tipi di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche che non sono conformi ai requisiti del presente regolamento e degli atti delegati adottati a norma dello stesso;
- b) con effetto a partire dalle date specificate nell'allegato II, per un particolare requisito, considerano, per motivi relativi a tale requisito, i certificati di conformità relativi a nuovi veicoli come non più validi ai fini dell'articolo 48 del regolamento (UE) 2018/..., e vietano l'immatricolazione di tali veicoli, che non sono conformi ai requisiti del presente regolamento e degli atti delegati adottati a norma dello stesso;

- c) con effetto a partire dalle date specificate nell'allegato II, per un particolare requisito, vietano, per motivi relativi a tale requisito, l'immissione sul mercato o la messa in circolazione di componenti ed entità tecniche, qualora questi non siano conformi ai requisiti del presente regolamento e degli atti delegati adottati a norma dello stesso.

Articolo 15

Modifiche del regolamento (UE) 2018/...

L'allegato II del regolamento (UE) 2018/... è modificato conformemente all'allegato III del presente regolamento.

Articolo 16

Abrogazione

1. I regolamenti (CE) n. 78/2009, (CE) n. 79/2009, (CE) n. 631/2009 e (CE) n. 661/2009 e i regolamenti (UE) n. 406/2010, (UE) n. 672/2010, (UE) n. 1003/2010, (UE) n. 1005/2010, (UE) n. 1008/2010, (UE) n. 1009/2010, (UE) n. 19/2011, (UE) n. 109/2011, (UE) n. 458/2011, (UE) n. 65/2012, (UE) n. 130/2012, (UE) n. 347/2012, (UE) n. 351/2012, (UE) n. 1230/2012 e (UE) n. 2015/166 sono abrogati con effetto dalla data di applicazione del presente regolamento.

2. I riferimenti ai regolamenti (CE) n. 78/2009, (CE) n. 79/2009, (CE) n. 631/2009 e (CE) n. 661/2009 si intendono fatti al presente regolamento.

Articolo 17

Entrata in vigore e data di applicazione

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

Esso si applica a decorrere dal [PO: Please insert the date 36 months following the date of entry into force of this Regulation].

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

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente