



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 7 aprile 2009 (16.04)
(Or. en)**

7387/09

**Fascicolo interistituzionale:
2008/0100 (COD)]**

**CODEC 330
ENT 50
ENV 176**

NOTA

della:	Segretariato generale
to:	Comitato dei Rappresentanti permanenti / Consiglio
Oggetto:	Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sui requisiti dell'omologazione per tipo riguardo alla sicurezza generale degli autoveicoli – Risultati della prima lettura del Parlamento europeo (Strasburgo, 9-12 marzo 2009)

I. INTRODUZIONE

La commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori ha adottato cinquantacinque emendamenti alla proposta di regolamento.

Conformemente alle disposizioni dell'articolo 251, paragrafo 2 del trattato CE e alla dichiarazione comune sulle modalità pratiche della procedura di codecisione¹, hanno avuto luogo vari contatti informali tra il Consiglio, il Parlamento europeo e la Commissione al fine di raggiungere un accordo in prima lettura sul fascicolo in questione, evitando in tal modo di dover ricorrere ad una seconda lettura e alla procedura di conciliazione.

¹ GU C 145 del 30.6.2007, pag. 5.

In tale contesto, la commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori, insieme ai gruppi politici PPE/DE, PSE e UEN, ha presentato un emendamento di compromesso che era stato concordato durante i contatti informali di cui sopra.

II. DISCUSSIONE

Il relatore ha aperto la discussione, svoltasi il 10 marzo 2009, e:

- ha sottolineato l'introduzione di un sistema obbligatorio di controllo, in particolare della pressione dei pneumatici;
- si è rallegrato che alcune scadenze siano state anticipate al 2011;
- ha espresso rammarico per il fatto che non sia stato possibile includere tutte le specifiche tecniche che avrebbe desiderato;
- ha rilevato che saranno ridotte le emissioni sonore. Il costo di tale riduzione non dovrebbe essere sostenuto unicamente dai costruttori automobilistici ma anche da altri soggetti. Il relatore ha rivolto un ringraziamento particolare al Consiglio per avere accettato questo punto.

Il Commissario VERHEUGEN ha sintetizzato i prevedibili vantaggi della misura proposta, sostenendo che questo è il momento più opportuno per introdurre tali misure tecniche, in quanto rispondere alle aspettative dei consumatori è il modo migliore per conservare la competitività dell'industria europea.

Intervenendo a nome della commissione per l'industria, la ricerca e l'energia, l'on. Jorgo CHATZIMARKAKIS (ALDE/ADLE – DE) ha espresso apprezzamento per l'accordo di compromesso.

Intervenendo a nome del gruppo politico PPE/DE, l'on. Malcolm HARBOUR (PPE/DE - UK):

- ha dichiarato di sostenere l'accordo di compromesso;
- si è rallegrato dell'accordo raggiunto per introdurre al più presto i sistemi elettronici di controllo della stabilità, che daranno a suo avviso un contributo essenziale alla sicurezza stradale;
- ha sottolineato la necessità di una maggiore trasparenza per quanto riguarda l'approccio della Commissione nel negoziare direttive europee con le Nazioni Unite e altri organismi non europei.

Intervenendo a nome del gruppo politico PSE, l'on. Gary Titley (PES – UK):

- si è rallegrato che i tentativi di annacquare la proposta originaria della Commissione non abbiano avuto successo;
- ha rilevato che è stato necessario accettare un periodo di trenta mesi per lo smaltimento dei pneumatici non conformi alle nuove norme. La commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori aveva votato per un periodo di dodici mesi, ma ciò non è più opportuno tenuto conto dello scarso volume delle vendite automobilistiche. Il relatore ha tuttavia ottenuto una disposizione in base alla quale la Commissione può accorciare tale periodo mediante la procedura di comitato qualora lo ritenga necessario;
- ha posto l'accento su alcune importanti misure ambientali contenute nel pacchetto di compromesso, come i sistemi di controllo della pressione dei pneumatici, la riduzione della resistenza al rotolamento e l'inclusione degli indicatori di cambio marcia (che non figurava nella proposta iniziale della Commissione);
- si è congratulato con il relatore per aver anticipato di un anno l'attuazione delle disposizioni in materia di sistemi di avviso di deviazione dalla corsia e di controllo elettronico della stabilità.

Intervenendo a nome del gruppo politico ALDE/ADLE, l'on. Olle SCHMIDT (ALDE/ADLE - SE) si è rallegrato dell'accordo di compromesso, anche se l'avrebbe voluto ancor più ambizioso.

Intervenendo a nome del gruppo politico Verts/ALE, l'on. Heide RÜHLE (Verts/ALE – DE) ha espresso la propria delusione per la mancanza di ambizione del Consiglio, ma ha dichiarato di poter accettare l'accordo di compromesso.

L'on. Toine MANDERS (ALDE/ADLE – NL) ha dichiarato che voterà contro l'accordo di compromesso, in quanto lo giudica poco ambizioso e non approva che sia stato negoziato con il Consiglio da solo quattro membri del PE e poi presentato al resto del Parlamento come un fatto compiuto. Sarebbe stato preferibile procedere alla seconda lettura per garantire un'adeguata discussione della proposta.

L'on. Avril DOYLE (PPE/DE – IE) ha ricordato di essere stata relatrice per la direttiva sugli impianti mobili di condizionamento d'aria. Ha dichiarato che risulta che vengano sfruttate alcune lacune esistenti tra la direttiva e la normativa in materia di omologazione. È stata avvertita nelle scorse settimane dell'intenzione di alcuni costruttori automobilistici di evitare del tutto il cambio di refrigeranti, nel 2011 e oltre, grazie all'omologazione di alcuni componenti. Ne conseguirebbe che il termine per il divieto dell'uso di R134a sarebbe il 2017 anziché il 2011. Ha chiesto al Commissario di esprimersi al riguardo.

Il Commissario VERHEUGEN ha ripreso la parola e:

- ha espresso il proprio sostegno all'accordo di compromesso, che migliora in modo significativo la situazione attuale, anche se la Commissione avrebbe voluto fare di più;
- in risposta all'on. Doyle, ha dichiarato di essere al corrente dell'errata interpretazione delle norme in materia di omologazione in alcuni Stati membri. La Commissione provvederà a fornire i necessari chiarimenti onde garantire che non si verifichino i negativi sviluppi su cui ha richiamato l'attenzione l'on. Doyle.

III. VOTAZIONE

Il 10 marzo 2009 la plenaria ha adottato l'emendamento di compromesso alla proposta di regolamento. Non sono stati adottati altri emendamenti. L'emendamento adottato corrisponde nel complesso¹ a quanto convenuto fra le tre istituzioni e dovrebbe quindi essere accettabile per il Consiglio. Di conseguenza, previo esame del testo da parte dei giuristi-linguisti², il Consiglio dovrebbe essere in grado di adottare l'atto legislativo

La risoluzione legislativa del Parlamento non riporta l'emendamento adottato nella forma in cui è stato presentato alla plenaria e da essa adottato, bensì contiene il testo della proposta della Commissione quale modificato dall'emendamento. Il testo della risoluzione legislativa figura nell'allegato della presente nota.

¹ A causa di un errore tecnico è stata omessa nell'emendamento di compromesso adottato una parte del testo concordato. Il Parlamento ha pertanto avviato una procedura formale di rettifica per correggere tale errore. La commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori ha approvato la rettifica nella riunione del 30 marzo 2009. Ci risulta che la rettifica sarà iscritta all'ordine del giorno della sessione plenaria del Parlamento in programma dal 21 al 25 aprile 2009. Nel frattempo, il Segretariato del Parlamento provvederà a trasmettere una versione debitamente corretta della risoluzione legislativa, di modo che i giuristi-linguisti possano procedere alla messa a punto del testo senza ulteriori ritardi.

² Le delegazioni che avessero osservazioni di carattere giuridico-linguistico possono comunicarle alla segreteria della direzione "Qualità della legislazione" del Consiglio (secretariat.jl-codecision@consilium.europa.eu) entro il 30 aprile 2009, per meglio preparare la riunione dei giuristi-linguisti con gli esperti nazionali.

P6_TA-PROV(2009)0092

**Requisiti dell'omologazione riguardo alla sicurezza generale degli autoveicoli
***I**

Risoluzione legislativa del 10 marzo 2009 del Parlamento europeo sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sui requisiti dell'omologazione per tipo riguardo alla sicurezza generale degli autoveicoli (COM(2008)0316 – C6-0210/2008 – 2008/0100(COD))

(Procedura di codecisione: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2008)0316),
 - visti l'articolo 251, paragrafo 2, e l'articolo 95 del trattato CE, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C6-0210/2008),
 - visto l'articolo 51 del suo regolamento,
 - visti la relazione della commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori e il parere della commissione per l'industria, la ricerca e l'energia (A6-0482/2008),
1. approva la proposta della Commissione quale emendata;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;
 3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione.

Posizione del Parlamento europeo definita in prima lettura il 10 marzo 2009 in vista dell'adozione del regolamento (CE) n. .../2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sui requisiti dell'omologazione per tipo riguardo alla sicurezza generale degli autoveicoli

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 95,

vista la proposta della Commissione ||,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato²,

considerando quanto segue:

- (1) Il mercato interno comprende uno spazio senza frontiere interne nel quale deve essere garantita la libera circolazione dei beni, delle persone, dei servizi e dei capitali. A tal fine, esiste già un dispositivo comunitario globale di omologazione degli autoveicoli, stabilito dalla direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 settembre 2007 che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli ("direttiva quadro")³.
- (2) Il presente regolamento è un *regolamento* nuovo e distinto || nel contesto della procedura di omologazione comunitaria ai sensi della direttiva 2007/46/CE. Gli *allegati IV, VI, XI e XV* di tale direttiva vanno, pertanto, modificati di conseguenza.
- (3) ***Il presente regolamento lascia impregiudicate le procedure di omologazione in un'unica tappa e di omologazione mista dei veicoli completi di cui all'articolo 6 della direttiva 2007/46/CE.***
- (4) I requisiti tecnici di omologazione degli autoveicoli relativi a numerosi aspetti della sicurezza e dell'ambiente sono stati armonizzati a livello comunitario per evitare che essi differiscano da uno Stato membro all'altro e per garantire elevati livelli di sicurezza stradale e di protezione dell'ambiente nell'intera Comunità.
- (5) ***Il presente regolamento mira pertanto anche a migliorare la competitività dell'industria automobilistica europea, consentendo agli Stati membri di esercitare un'efficace sorveglianza del mercato per verificare la conformità con le modalità di omologazione dettagliate di cui al presente regolamento per quanto riguarda l'immissione sul mercato dei prodotti interessati.***

¹ Parere del 14 gennaio 2009 (non ancora pubblicato nella Gazzetta Ufficiale).

² Posizione del Parlamento del 10 marzo 2009.

³ GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

- (6) È opportuno fissare requisiti sia sulla sicurezza generale degli autoveicoli che sull'efficienza ambientale dei pneumatici, poiché esistono sistemi di controllo della pressione dei pneumatici che ne aumentano tanto la sicurezza che l'efficienza ambientale.
- (7) In seguito alla richiesta del Parlamento europeo in tal senso, nella legislazione CE riguardante i veicoli è stato introdotto un nuovo approccio normativo. Sulla sicurezza dei veicoli e sulle emissioni di CO₂ e di rumorosità dei pneumatici, il presente regolamento fissa perciò solo delle disposizioni di base mentre le specifiche tecniche saranno indicate da provvedimenti d'attuazione adottati in conformità alla decisione 1999/468/CE del Consiglio del 28 giugno 1999 recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione¹.
- (8) È in particolare opportuno che *la* Commissione possa fissare procedure specifiche, prove e requisiti, finalizzati all'omologazione di autoveicoli, componenti ed entità tecniche *separate*; ***definire con più precisione le*** caratteristiche cui un pneumatico deve rispondere per poter essere definito *“pneumatico da neve”, “pneumatico da trazione”, “pneumatico per uso speciale”, “pneumatico rinforzato” o “extra load”*; ***fissare*** requisiti **■** di sicurezza ***specifici per i*** veicoli destinati al trasporto su strada di merci pericolose all'interno degli Stati membri o tra di essi; ***esentare determinati veicoli o classi di veicoli all'interno delle categorie M₂, M₃, N₂ e N₃ dall'obbligo di installare dispositivi avanzati di frenata d'emergenza e/o sistemi d'avviso di deviazione dalla corsia; fissare delle norme sulla procedura per la determinazione dei livelli di rumore dei pneumatici;*** modificare i valori limite di resistenza al rotolamento e di rumorosità di rotolamento dei pneumatici, a causa dell'evolversi dei metodi di prova, senza ridurre gli attuali ambiziosi livelli di protezione ambientale; ***ridurre il periodo di vendita dei pneumatici che non soddisfano i nuovi requisiti fissati nel presente regolamento e nelle relative misure di attuazione e modificare l'allegato IV per includervi i regolamenti UNECE che sono divenuti obbligatori ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 4, della decisione 97/836/CE del Consiglio, del 27 novembre 1997, ai fini dell'adesione della Comunità europea all'accordo della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite relativo all'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili ai veicoli a motore, agli accessori ed alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore ed alle condizioni del riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali prescrizioni***². Tali misure di portata generale e intese a modificare ***elementi non essenziali del presente regolamento anche completandolo con nuovi elementi non essenziali, devono essere adottate secondo*** la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'***articolo 5 bis*** della decisione 1999/468/CE.
- (9) ***Oltre alla sua attuale iniziativa volta a definire un sistema di valutazione delle strade, la Commissione dovrebbe, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, presentare una proposta di classificazione delle strade dell'Unione europea in funzione della produzione del rumore che completerà la mappatura del rumore nei trasporti con veicoli a motore, allo scopo di fissare priorità e requisiti appropriati per il manto stradale e stabilire limiti massimi per il rumore stradale.***
- (10) I progressi tecnici *nell'ambito* dei sistemi avanzati di sicurezza dei veicoli offrono nuove possibilità di ridurre gli incidenti stradali. Per ridurre al massimo il numero degli incidenti è necessario poter introdurre alcune di queste tecnologie.

¹ GUL 184 del 17.7.1999, pag. 23. ||

² ***GUL 346 del 17.12.1997, pag. 78.***

- (11) *L'utilizzo obbligatorio e coerente di tecnologie d'avanguardia per la fabbricazione di pneumatici e di pneumatici a bassa resistenza al rotolamento sarà determinante ai fini della riduzione della quota delle emissioni di gas serra dovuta al traffico stradale nel settore dei trasporti, contribuendo al contempo a promuovere l'innovazione, l'occupazione e la competitività dell'industria automobilistica europea.*
- (12) Per semplificare la legislazione e allinearla alle raccomandazioni della Relazione CARS 21: Un quadro normativo competitivo nel settore automobilistico per il XXI secolo¹, è opportuno abrogare numerose direttive senza con ciò ridurre il livello di protezione degli utenti della strada. I requisiti fissati in tali direttive andranno riportati al presente regolamento ed essere eventualmente sostituiti con riferimenti ai rispettivi regolamenti della commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa (UNECE), recepiti dal diritto comunitario ai sensi dell'articolo 4 della decisione 97/836/CE ||. *Ai fini della riduzione dell'onere amministrativo connesso con la procedura di omologazione per tipo, è opportuno, se del caso, consentire ai produttori di veicoli di omologarli conformemente al presente regolamento direttamente tramite l'ottenimento dell'omologazione ai sensi del pertinente regolamento UNECE come indicato all'allegato IV del presente regolamento.*
- (13) È opportuno stabilire il principio che i veicoli siano concepiti, costruiti e assemblati in modo da ridurre al minimo i rischi di lesione dei loro occupanti e degli altri utenti della strada. A tal fine, è necessario che i produttori garantiscano che i veicoli soddisfino i requisiti pertinenti fissati dal presente regolamento *e dalle relative misure di attuazione*. Le misure in tal senso *dovrebbero comprendere*, senza esaurirvisi, requisiti relativi alla integrità strutturale del veicolo, ai sistemi per assistere il conducente a controllare il veicolo, ai sistemi per informare, in modo acustico e visivo, il conducente sullo stato del veicolo e della zona circostante, ai sistemi d'illuminazione del veicolo, ai sistemi di protezione degli occupanti, dell'esterno e degli accessori del veicolo, alle masse e alle dimensioni, ai pneumatici *e* ai sistemi avanzati del veicolo e simili. È poi necessario che i veicoli soddisfino requisiti specifici relativi a veicoli destinati al trasporto di merci particolari e ai loro rimorchi o relativi agli autobus.
- (14) Il calendario per l'introduzione dei nuovi requisiti specifici di omologazione dei veicoli *dovrebbe* tener conto dell'effettiva applicabilità di tali requisiti. In genere, i requisiti si dovranno applicare inizialmente solo ai nuovi tipi di veicoli. I tipi di veicoli già esistenti usufruiranno di un certo periodo di tempo per conformarsi alle prescrizioni. Il montaggio obbligatorio di sistemi di controllo della pressione dei pneumatici sarà limitato inizialmente alle sole autovetture. Il montaggio obbligatorio di altri dispositivi avanzati di sicurezza sarà limitato inizialmente ai soli veicoli pesanti.
- (15) *La Commissione dovrebbe continuare a valutare la fattibilità tecnica ed economica di altri dispositivi avanzati di sicurezza e la relativa maturità del mercato ed eseguire una revisione, eventualmente accompagnata da modifiche al presente regolamento, qualora necessario, entro il 1° dicembre 2012 e successivamente ogni tre anni.*
- (16) *La Commissione dovrebbe valutare la fattibilità di estendere l'obbligo di montaggio dei sistemi di controllo della pressione dei pneumatici, dei sistemi di avviso di deviazione dalla carreggiata e dei dispositivi avanzati di frenata d'emergenza su altre categorie di veicoli e, se del caso, proporre una modifica al presente regolamento.*

¹ ISBN 92-79-00762-9.

- (17) *La Commissione dovrebbe valutare la fattibilità di requisiti di aderenza sul bagnato per i pneumatici più rigorosi e, se del caso, proporre una modifica al presente regolamento. Gli Stati membri dovrebbero garantire un'efficace sorveglianza del mercato.*
- (18) *È possibile sfruttare appieno le potenzialità connesse all'aumento della sicurezza e alla riduzione delle emissioni di CO₂ e del rumore causato dal traffico solamente affiancandole a un sistema di etichettatura inteso ad informare il consumatore in merito alle varie prestazioni dei pneumatici.*
- (19) È opportuno attuare le misure annunciate nella comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo “Risultati del riesame della strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri” volti a ridurre le emissioni di CO₂ dovute ai pneumatici. Tale riduzione *dovrebbe essere* ottenuta combinando pneumatici a bassa resistenza al rotolamento e introduzione di sistemi di controllo della pressione dei pneumatici. Al tempo stesso, è anche opportuno precisare le prescrizioni per ridurre il rumore di rotolamento e mantenere alti livelli di sicurezza dei pneumatici introducendo requisiti di aderenza sul bagnato. Le relative scadenze di attuazione *dovrebbero* riflettere le difficoltà che ostacolano la soddisfazione di tutti questi requisiti. In particolare, data la difficoltà di rispettare i requisiti sul rumore di rotolamento e dato il tempo di cui l'industria avrà bisogno per sostituire le attuali linee di pneumatici, sarà opportuno prevedere un periodo più lungo per applicare i requisiti sul rumore di rotolamento riguardo ai nuovi pneumatici di tipi già in commercio.
- (20) È probabile che alcune categorie di pneumatici, compresi i pneumatici professionali da fuori strada, soggetti a limiti di velocità, e quelli destinati a veicoli immatricolati prima del 1990, debbano essere prodotte in quantità molto piccole. È perciò opportuno esentare tali categorie da alcuni requisiti del presente regolamento *e delle relative misure di attuazione* se emerge un'incompatibilità tra questi e l'uso dei pneumatici o se gli oneri da essi causato risulti sproporzionato.
- (21) *Per quanto riguarda i pneumatici ricostruiti, la Commissione dovrebbe esaminare attentamente questo settore di attività, coinvolgendo tutti i soggetti interessati, e valutare se sia necessario modificare l'attuale sistema di regolamentazione.*
- (22) *È opportuno stabilire margini di tolleranza per alcuni valori limite di resistenza al rotolamento o di rumore di rotolamento per talune categorie specifiche di pneumatici al fine di tener conto delle loro caratteristiche di progettazione e di prestazione; detti margini di tolleranza si rivelano particolarmente opportuni per i pneumatici progettati per avere prestazioni migliori di trazione e di frenata in condizioni di neve estreme.*
- (23) *I pneumatici per uso speciale sono utilizzati su veicoli che hanno accesso a cantieri edili, cantieri di abbattimento degli alberi e siti minerari e sono pertanto progettati per offrire prestazioni migliori fuori strada rispetto ai pneumatici destinati unicamente all'uso su strada. Per garantire dette prestazioni, essi sono costruiti usando materiali che permettono di resistere maggiormente ai danni rispetto ai pneumatici normali e sono dotati di una scolpitura del battistrada a blocchi. Dato che entrambe queste caratteristiche essenziali di progettazione fanno sì che i pneumatici in questione producano più rumore, per tale categoria dovrebbe essere consentita una maggiore rumorosità rispetto ai pneumatici normali.*
- (24) I sistemi elettronici di controllo della stabilità, i dispositivi avanzati di frenata d'emergenza e i sistemi d'avviso di deviazione dalla corsia hanno un elevato potenziale di riduzione degli

incidenti stradali. È perciò necessario *che la Commissione fissi in conformità ai regolamenti UNECE dei requisiti per tali sistemi per le categorie di veicoli in cui l'applicazione dei requisiti in questione è adeguata e per le quali è stato dimostrato che ne conseguirebbe un miglioramento del livello complessivo di sicurezza. Occorre accordare tempi di adattamento sufficienti prima dell'applicazione per consentire che le misure di attuazione siano ultimate e, conseguentemente, che tali complesse tecnologie siano sviluppate e applicate ai veicoli.*

- (25) *A decorrere dal 2011 per le nuove omologazioni e dal 2014 per i nuovi veicoli, i termini attuazione per il montaggio obbligatorio dei sistemi elettronici di controllo della stabilità sui veicoli pesanti dovrebbero essere in linea con le date stabilite nel presente regolamento.*
- (26) *Prima dell'introduzione dei sistemi elettronici di controllo della stabilità, la Commissione dovrebbe prevedere iniziative e campagne di informazione sulla loro efficacia e promuoverne le vendite. La Commissione dovrebbe inoltre osservare l'evoluzione dei prezzi onde accertarsi che i prezzi dei nuovi veicoli non aumentino in modo sproporzionato a seguito della loro dotazione conformemente alle nuove norme di sicurezza.*
- (27) *Le misure che saranno proposte in futuro sulla base del presente regolamento o le procedure per la sua applicazione dovranno rispettare i principi indicati dalla Commissione nella comunicazione su un quadro normativo competitivo nel settore automobilistico per il XXI secolo. In particolare, ai fini di una migliore regolamentazione e semplificazione e onde evitare di aggiornare costantemente la legislazione comunitaria in vigore su questioni di specifiche tecniche, è opportuno che il presente regolamento contenga riferimenti a norme e regolamenti internazionali esistenti senza doverli riprodurre nel quadro giuridico comunitario.*
- (28) *È importante che i pezzi di ricambio dei sistemi coperti dal presente regolamento siano soggetti a requisiti di sicurezza e a procedure d'omologazione equivalenti. È quindi opportuno che i pezzi di ricambio e le entità tecniche vengano omologate.*
- (29) *Gli Stati membri dovrebbero stabilire norme sulle sanzioni applicabili in caso di violazione del presente regolamento e garantirne l'applicazione. Tali sanzioni dovrebbero essere effettive, proporzionate e dissuasive.*
- (30) *Il presente regolamento fa riferimento al regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri commerciali leggeri (Euro 5 e Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo¹, integrato dal regolamento (CE) n. .../2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del ... [che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri]². In particolare, le misure del presente regolamento che riguardano la riduzione delle emissioni di CO₂ dovrebbero essere collegate, entro i limiti del possibile, alle misure aggiuntive miranti a conseguire una ulteriore riduzione di 10 g di CO₂ rispetto all'obiettivo di riduzione delle emissioni di 130 g di CO₂.*
- (31) *Ai fini di un approccio più integrato, la Commissione dovrebbe proporre a tempo debito ulteriori modifiche al presente regolamento oppure presentare altre proposte, previa*

¹ *GUL 171 del 29.6.2007, pag. 1.*

² *GUL ...*

un'esauriente valutazione d'impatto che copra tutte le eventuali misure aggiuntive volte a raggiungere gli auspicati obiettivi di emissione di CO₂ e che copra le altre tecnologie disponibili sul mercato, comprese le tecnologie di mantenimento della pressione nei pneumatici, il miglioramento del manto stradale e le altre nuove tecnologie pertinenti, nonché i requisiti relativi all'efficienza dei sistemi di condizionamento dell'aria che già hanno, o potrebbero avere, conseguenze evidenti sulla resistenza al rotolamento dei pneumatici e/o sul risparmio di carburante del veicolo e sulle emissioni di CO₂.

(32) Per affrontare il problema del rumore stradale occorre adottare un approccio coerente e globale. Per quanto riguarda la considerevole parte del rumore stradale dovuta al manto stradale, la norma ISO 10844 è attualmente in fase di revisione e deve essere considerata in questo contesto con l'obiettivo di ottimizzare ulteriormente le superfici stradali nell'Unione europea. Nel quadro della normativa ISO, gli Stati membri dovrebbero investire maggiormente per migliorare il manto delle loro strade. Occorre inoltre sviluppare una politica globale in materia di emissioni sonore, che contempli tutti i sistemi di trasporto, ivi comprese le emissioni sonore dei trasporti aerei e ferroviari, in aggiunta a quelle dei trasporti su strada.

(33) A partire dalle date di applicazione ai nuovi veicoli, alle componenti e alle entità tecniche nuove dei requisiti del presente regolamento, vanno abrogate le seguenti direttive del Consiglio:

- Direttiva 70/221/CEE del Consiglio, del 20 marzo 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative ai serbatoi di carburante liquido e ai dispositivi di protezione posteriori dei veicoli a motore e dei loro rimorchi¹,
- Direttiva 70/222/CEE del Consiglio, del 20 marzo 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative all'alloggiamento ed al montaggio delle targhe posteriori d'immatricolazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi²,
- Direttiva 70/311/CEE del Consiglio, dell'8 giugno 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative ai dispositivi di sterzo dei veicoli a motore e dei loro rimorchi³,
- Direttiva 70/387/CEE del Consiglio del 27 luglio 1970 per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative alle porte dei veicoli a motore e dei loro rimorchi⁴,
- Direttiva 70/388/CEE del Consiglio del 27 luglio 1970 per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative al segnalatore acustico dei veicoli a motore⁵,

¹ GU L 76 del 6.4.1970, pag. 23. ||

² GU L 76 del 6.4.1970, pag. 25. ||

³ GU L 133 del 18.6.1970, pag. 10. ||

⁴ GU L 176 del 10.8.1970, pag. 5. ||

⁵ GU L 176 del 10.8.1970, pag. 12. ||

- Direttiva 71/320/CEE del Consiglio, del 26 luglio 1971, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative alla frenatura di talune categorie di veicoli a motore e dei loro rimorchi¹,
- Direttiva 72/245/CEE del Consiglio, del 20 giugno 1972, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative alla soppressione delle perturbazioni radioelettriche provocate dai motori ad accensione comandata dei veicoli a motore²,
- Direttiva 74/60/CEE del Consiglio, del 17 dicembre 1973, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative alle finiture interne dei veicoli a motore (parti interne dell'abitacolo diverse dal o dai retrovisori interni, disposizione degli organi di comando, tetto o tetto apribile, schienale e parte posteriore dei sedili)³,
- Direttiva 74/61/CEE del Consiglio, del 17 dicembre 1973, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relativa ai dispositivi di protezione contro un impiego non autorizzato dei veicoli a motore⁴,
- Direttiva 74/297/CEE del Consiglio, del 4 giugno 1974, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative alle finiture interne dei veicoli a motore (*Comportamento* del dispositivo di guida in caso di urto)⁵,
- Direttiva 74/408/CEE del Consiglio, del 22 luglio 1974, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative alle finiture interne dei veicoli a motore (resistenza dei sedili e del loro ancoraggio)⁶,
- Direttiva 74/483/CEE del Consiglio, del 17 settembre 1974, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative alle sporgenze esterne dei veicoli a motore⁷,
- Direttiva 75/443/CEE del Consiglio, del 26 giugno 1975, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative alla retromarcia e al tachimetro (indicatore di velocità) dei veicoli a motore⁸,
- Direttiva 76/114/CEE del Consiglio, del 18 dicembre 1975, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative alle targhette ed alle iscrizioni regolamentari nonché alla loro posizione e modo di fissaggio per i veicoli a motore e i loro rimorchi⁹,

¹ GU L 202 del 6.9.1971, pag. 37. ||

² GU L 152 del 6.7.1972, pag. 15. ||

³ GU L 38 del 11.2.1974, pag. 2. ||

⁴ GU L 38 del 11.2.1974, pag. 22. ||

⁵ GU L 165 del 20.6.1974, pag. 16. ||

⁶ GU L 221 del 12.8.1974, pag. 1. ||

⁷ GU L 266 del 2.10.1974, pag. 4. ||

⁸ GU L 196 del 26.7.1975, pag. 1. ||

⁹ GU L 24 del 30.1.1976, pag. 1. ||

- Direttiva 76/115/CEE del Consiglio, del 18 dicembre 1975, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative agli ancoraggi delle cinture di sicurezza dei veicoli a motore¹,
- Direttiva 76/756/CEE del Consiglio, del 27 luglio 1976, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative all'installazione dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa dei veicoli a motore e dei loro rimorchi²,
- Direttiva 76/757/CEE del Consiglio, del 27 luglio 1976, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative ai catadiottri dei veicoli a motore e dei loro rimorchi³,
- Direttiva 76/758/CEE del Consiglio, del 27 luglio 1976, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative alle luci d'ingombro, alle luci di posizione anteriori, alle luci di posizione posteriori e alle luci di arresto dei veicoli a motore e dei loro rimorchi⁴,
- Direttiva 76/759/CEE del Consiglio, del 27 luglio 1976, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative agli indicatori luminosi di direzione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi⁵,
- Direttiva 76/760/CEE del Consiglio, del 27 luglio 1976, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative ai dispositivi d'illuminazione della targa d'immatricolazione posteriore dei veicoli a motore e dei loro rimorchi⁶,
- Direttiva 76/761/CEE del Consiglio, del 27 luglio 1976, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative ai proiettori dei veicoli a motore con funzione di fari abbaglianti e/o anabbaglianti nonché di quelle relative alle lampade ad incandescenza per tali proiettori⁷,
- Direttiva 76/762/CEE del Consiglio, del 27 luglio 1976, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative ai proiettori fendinebbia anteriori dei veicoli a motore nonché alle lampade per tali proiettori⁸,
- Direttiva 77/389/CEE del Consiglio, del 17 maggio 1977, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative ai dispositivi di rimorchio dei veicoli a motore⁹,

¹ GU L 24 del 30.1.1976, pag. 6. ||

² GU L 262 del 27.9.1976, pag. 1. ||

³ GU L 262 del 27.9.1976, pag. 32. ||

⁴ GU L 262 del 27.9.1976, pag. 54. ||

⁵ GU L 262 del 27.9.1976, pag. 71. ||

⁶ GU L 262 del 27.9.1976, pag. 85. ||

⁷ GU L 262 del 27.9.1976, pag. 96. ||

⁸ GU L 262 del 27.9.1976, pag. 122. ||

⁹ GU L 145 del 13.6.1977, pag. 41. ||

- Direttiva 77/538/CEE del Consiglio, del 28 giugno 1977, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative ai proiettori fendinebbia posteriori dei veicoli a motore e dei loro rimorchi¹,
- Direttiva 77/539/CEE del Consiglio, del 28 giugno 1977, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative ai proiettori di retromarcia dei veicoli a motore e dei loro rimorchi²,
- Direttiva 77/540/CEE del Consiglio, del 28 giugno 1977, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative alle luci di stazionamento dei veicoli a motore³,
- Direttiva 77/541/CEE del Consiglio, del 28 giugno 1977, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative alle cinture di sicurezza e ai sistemi di ritenuta dei veicoli a motore⁴,
- Direttiva 77/649/CEE del Consiglio, del 27 settembre 1977, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relativa al campo di visibilità del conducente dei veicoli a motore⁵,
- Direttiva 78/316/CEE del Consiglio, del 21 dicembre 1977, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative alla sistemazione interna dei veicoli a motore (identificazione di comandi, spie ed indicatori)⁶,
- Direttiva 78/317/CEE del Consiglio, del 21 dicembre 1977, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative ai dispositivi di sbrinamento e di disappannamento delle superfici vetrate dei veicoli a motore⁷,
- Direttiva 78/318/CEE del Consiglio, del 21 dicembre 1977, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative ai tergicristallo e ai lavacristallo dei veicoli a motore⁸,
- Direttiva 78/549/CEE del Consiglio, del 12 giugno 1978, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative ai parafranghi delle ruote dei veicoli a motore⁹,
- Direttiva 78/932/CEE del Consiglio, del 16 ottobre 1978, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative ai poggiatesta dei sedili dei veicoli a motore¹⁰,

¹ GU L 220 del 29.8.1977, pag. 60. ||

² GU L 220 del 29.8.1977, pag. 72. ||

³ GU L 220 del 29.8.1977, pag. 83. ||

⁴ GU L 220 del 29.8.1977, pag. 95. ||

⁵ GU L 267 del 19.10.1977, pag. 1. ||

⁶ GU L 81 del 28.3.1978, pag. 3. ||

⁷ GU L 81 del 28.3.1978, pag. 27.

⁸ GU L 81 del 28.3.1978, pag. 49. ||

⁹ GU L 168 del 26.6.1978, pag. 45. ||

¹⁰ GU L 325 del 20.11.1978, pag. 1. ||

- Direttiva 89/297/CEE del Consiglio del 13 aprile 1989 per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative alla protezione laterale di taluni veicoli a motore e dei loro rimorchi¹,
- Direttiva 91/226/CEE del Consiglio, del 27 marzo 1991, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative ai dispositivi antispruzzi di alcuni veicoli a motore e dei loro rimorchi²,
- Direttiva 92/21/CEE del Consiglio, del 31 marzo 1992, relativa alle masse ed alle dimensioni dei veicoli a motore della categoria M₁³,
- Direttiva 92/22/CEE del Consiglio, del 31 marzo 1992, relativa ai vetri di sicurezza ed ai materiali per vetri sui veicoli a motore e sui loro rimorchi⁴,
- Direttiva 92/23/CEE del Consiglio, del 31 marzo 1992, relativa ai pneumatici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi nonché al loro montaggio⁵,
- Direttiva 92/24/CEE del Consiglio, del 31 marzo 1992, relativa ai dispositivi di limitazione della velocità o sistemi analoghi di limitazione della velocità montati a bordo di talune categorie di veicoli a motore⁶,
- Direttiva 92/114/CEE del Consiglio, del 17 dicembre 1992, relativa alle sporgenze esterne poste anteriormente al pannello posteriore della cabina dei veicoli a motore della categoria N⁷,

(34) Vanno inoltre abrogate anche le seguenti direttive del Parlamento europeo e del Consiglio:

- Direttiva 94/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 1994, concernente i dispositivi di attacco meccanico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi ed il loro agganciamento a detti veicoli⁸,
- Direttiva 95/28/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa al comportamento alla combustione dei materiali usati per l'allestimento interno di talune categorie di veicoli a motore⁹,
- Direttiva 96/27/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 20 maggio 1996, sulla protezione degli occupanti dei veicoli a motore in caso di urto laterale e che modifica la direttiva 70/156/CEE¹,

¹ GU L 124 del 5.5.1989, pag. 1.

² GU L 103 del 23.4.1991, pag. 5. ||

³ GU L 129 del 14.5.1992, pag. 1. ||

⁴ GU L 129 del 14.5.1992, pag. 11. ||

⁵ GU L 129 del 14.5.1992, pag. 95. ||

⁶ GU L 129 del 14.5.1992, pag. 154. ||

⁷ GU L 409 del 31.12.1992, pag. 17.

⁸ GU L 195 del 29.7.1994, pag. 1. ||

⁹ GU L 281 del 23.11.1995, pag. 1. ||

- Direttiva 96/79/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1996, sulla protezione degli occupanti dei veicoli a motore in caso di urto frontale e che modifica la direttiva 70/156/CEE²,
- Direttiva 97/27/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 luglio 1997, concernente le masse e le dimensioni di alcune categorie di veicoli a motore e dei loro rimorchi e che modifica la direttiva 70/156/CEE³,
- Direttiva 98/91/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 1998, riguardante i veicoli a motore e i loro rimorchi destinati al trasporto di merci pericolose su strada e che modifica la direttiva 70/156/CEE relativa all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi⁴,
- Direttiva 2000/40/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2000, sul ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai dispositivi di protezione antincastro anteriori dei veicoli a motore che modifica la direttiva 70/156/CEE del Consiglio⁵,
- Direttiva 2001/56/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 settembre 2001, relativa al riscaldamento dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, che modifica la direttiva 70/156/CEE del Consiglio e abroga la direttiva 78/548/CEE del Consiglio⁶,
- Direttiva 2001/85/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 novembre 2001 relativa alle disposizioni speciali da applicare ai veicoli adibiti al trasporto passeggeri aventi più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente e recante modifica delle direttive 70/156/CEE e 97/27/CE⁷,
- Direttiva 2003/97/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 novembre 2003, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei dispositivi per la visione indiretta e dei veicoli muniti di tali dispositivi, che modifica la direttiva 70/156/CEE e abroga la direttiva 71/127/CEE⁸.

(35) *Poiché gli obiettivi del presente regolamento, in particolare una compiuta realizzazione del mercato interno grazie all'introduzione di requisiti tecnici comuni relativi alla sicurezza e all'efficienza ambientale degli autoveicoli e dei pneumatici, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a causa delle dimensioni dell'intervento da attuare, || essere realizzati meglio || a livello comunitario, la Comunità può intervenire, in base al principio di sussidiarietà, sancito dall'articolo 5 del trattato; il presente*

¹ GU L 169 del 8.7.1996, pag. 1.

² GU L 18 del 21.1.1997, pag. 7. ||

³ GU L 233 del 25.8.1997, pag. 1. ||

⁴ GU L 11 del 16.1.1999, pag. 25.

⁵ GU L 203 del 10.8.2000, pag. 9. ||

⁶ GU L 292 del 9.11.2001, pag. 21. ||

⁷ GU L 42 del 13.2.2002, pag. 1. ||

⁸ GU L 25 del 29.1.2004, pag. 1. ||

regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire *tali obiettivi*, in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Capitolo I

Oggetto, *ambito* di applicazione e definizioni

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento fissa i requisiti dell'omologazione per tipo degli autoveicoli e dei loro rimorchi nonché dei sistemi, delle componenti e delle entità tecniche ad essi destinati per quanto riguarda la loro sicurezza.

Il presente regolamento fissa inoltre i requisiti dell'omologazione per tipo degli autoveicoli per quanto riguarda la sicurezza, l'efficienza dei carburanti e le emissioni di CO₂, in riferimento ai sistemi di controllo della pressione dei pneumatici, e, in riferimento agli indicatori di cambio di marcia, per quanto riguarda l'efficienza dei carburanti e le emissioni di CO₂.

Il presente regolamento fissa inoltre i requisiti dell'omologazione dei pneumatici ***di nuova fabbricazione*** per quanto riguarda le loro ***prestazioni di sicurezza e di resistenza al rotolamento e la rumorosità di rotolamento.***

Articolo 2

Ambito d'applicazione

Il presente regolamento si applica ***ai veicoli*** delle categorie M, N e O, ***nonché ai relativi sistemi, componenti ed entità tecniche, definiti*** nell'allegato II della direttiva 2007/46/CE, tenuto conto delle disposizioni degli ***articoli da 5 a 12*** del presente regolamento.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni di cui all'articolo 3 della direttiva 2007/46/CE.

Si applicano inoltre le seguenti definizioni:

- 1) “controllo elettronico della stabilità”: una funzione elettronica di controllo di un veicolo che ne migliora la stabilità dinamica;
- 2) “veicolo M₂ o M₃ di classe I”: un veicolo appartenente alla categoria M₂ o M₃, la cui capacità supera i 22 passeggeri oltre al conducente, e che dispone di spazi destinati ai passeggeri in piedi, tali da consentire spostamenti frequenti;
- 3) “veicolo M₂ o M₃ di classe A”: un veicolo appartenente alla categoria M₂ o M₃, la cui capacità non supera i 22 passeggeri oltre al conducente, destinato al trasporto di passeggeri in piedi; i veicoli appartenenti a tale classe sono muniti di sedili e sono predisposti per i passeggeri in piedi;

- 4) “sistema di avviso di deviazione dalla corsia”: un sistema che avverte il conducente di una deriva involontaria del veicolo dalla sua corsia di marcia;
- 5) “dispositivo avanzato di frenata d'emergenza”: un dispositivo in grado di individuare automaticamente una situazione d'emergenza e di attivare il sistema di frenata del veicolo per farlo rallentare al fine di evitare o di attenuare una collisione;
- 6) “indice della capacità di carico”: 1 o 2 numeri che indicano il carico che il pneumatico può sopportare, singolarmente o in configurazione singola e accoppiata, alla velocità corrispondente alla categoria di velocità associata e se usato in conformità alle prescrizioni d'uso del costruttore;
- 7) “sistema di controllo della pressione dei pneumatici”: un sistema montato su un veicolo, capace di valutare la pressione dei pneumatici o il variare della pressione nel tempo e di trasmettere le relative informazioni all'utente con il veicolo in marcia;
- 8) “pneumatici *per uso speciale*”: pneumatici destinati a usi misti su strada, fuori strada o ad altri usi speciali;
- 9) ***“pneumatici da fuori strada professionali”: una sottocategoria di pneumatici per uso speciale impiegati essenzialmente fuori strada in condizioni estreme;***
- 10) ***“pneumatico rinforzato” o “extra load”: una struttura del pneumatico di categoria C1 la cui carcassa è progettata per sopportare un carico maggiore rispetto a un pneumatico normale della medesima categoria;***
- 11) “pneumatico invernale”: un pneumatico, la scolpitura, composizione o struttura del cui battistrada sono destinate principalmente a ottenere su suolo innevato prestazioni migliori di quelle di un pneumatico normale riguardo alla sua capacità di avviare o mantenere il moto del veicolo;
- 12) “pneumatico di scorta a uso temporaneo di tipo T”: un pneumatico di scorta destinato a un uso temporaneo ad una pressione più elevata di quella ammessa per pneumatici standard e rinforzati;
- 13) “pneumatico da trazione”: un pneumatico delle categorie C2 o C3, ***recante la scritta M+S o M.S. o M&S*** e destinato a essere installato sullo/sugli asse/i motore del veicolo;
- 14) “utente della strada non protetto”: pedoni, ciclisti e motociclisti;
- 15) ***“indicatore di cambio di marcia” o “GSI”: un dispositivo visibile che raccomanda al conducente di cambiare marcia;***
- 16) ***“scatola del cambio manuale”: una scatola del cambio che può essere utilizzata in una modalità in cui il cambio tra tutte o alcune delle marce deriva sempre direttamente da un'azione del conducente, indipendentemente da come è stato attuato fisicamente. La presente definizione non comprende i sistemi in cui il conducente può soltanto scegliere a priori una determinata strategia di cambio di marcia o limitare il numero di marce disponibili durante la guida ma in cui l'effettivo cambio di marcia è avviato autonomamente dalla decisione del conducente, sulla base di determinati metodi di guida.***

Capitolo II Obblighi dei costruttori

Articolo 4

Obblighi generali

1. I costruttori *dimostrano* che tutti i veicoli nuovi venduti, immatricolati o messi in servizio nella Comunità sono stati omologati ai sensi del presente regolamento *e alle relative misure d'attuazione*.

2. *I produttori possono scegliere di presentare la domanda di omologazione per tipo del veicolo per quanto riguarda tutti i sistemi e il montaggio di tutte le componenti e le entità tecniche coperte dal presente regolamento oppure di omologazione per tipo del veicolo per quanto riguarda uno o più sistemi e il montaggio di una o più componenti o di una o più entità tecniche coperte dal presente regolamento. Un'omologazione ai sensi dei regolamenti UNECE elencati all'allegato IV è considerata un'omologazione per tipo CE ai sensi del presente regolamento e delle relative misure di attuazione.*

3. I produttori devono dimostrare che tutte le *nuove* entità tecniche, *i nuovi sistemi* o *le nuove* componenti, vendute o messe in servizio nella Comunità, sono omologate per tipo ai sensi del presente regolamento *e delle relative misure di attuazione*.

Articolo 5

Requisiti e prove

1. I costruttori fanno sì che i veicoli siano concepiti, costruiti e assemblati in modo da ridurre al minimo i rischi di lesioni per gli occupanti del veicolo e gli altri utenti della strada.

2. I costruttori fanno sì che i veicoli, *i sistemi*, le componenti e le entità tecniche soddisfino i requisiti loro pertinenti fissati dal presente regolamento *e dalle relative misure di attuazione*, comprese le prescrizioni relative:

- a) all'integrità della struttura del veicolo, che comprende le prove d'urto;
- b) ai sistemi che coadiuvano il conducente nel controllo del veicolo, tra cui lo sterzo, i freni e i sistemi elettronici di controllo della stabilità;
- c) ai sistemi destinati a informare il conducente, in modo acustico o visivo, sullo stato del veicolo e della zona circostante e comprendenti vetrate, specchi e sistemi d'informazione del conducente;
- d) ai sistemi di illuminazione del veicolo;
- e) alla protezione degli occupanti del veicolo, che comprende finiture interne, poggiatesta, cinture di sicurezza, ancoraggi ISOfix o sistemi di ritenuta per bambini già montati di serie, porte del veicolo;
- f) alla parte esterna del veicolo e agli accessori;
- g) alla compatibilità elettromagnetica;

- h) ai dispositivi di segnalazione acustica;
- i) agli impianti di riscaldamento;
- j) ai dispositivo/i di protezione contro un impiego non autorizzato;
- k) ai sistemi di identificazione del veicolo;
- l) alle masse e dimensioni;
- m) **sicurezza elettrica;**
- n) **agli indicatori di cambio di marcia.**

3. ■ I requisiti di cui ai paragrafi 1 e 2 **si applicano ai veicoli, ai sistemi, alle componenti e alle unità tecniche destinati a tali veicoli, come illustrato in dettaglio all'allegato I.**

■

Articolo 6

Requisiti specifici concernenti taluni veicoli appartenenti alle categorie N e O

1. I veicoli appartenenti alle categorie N e O rispetteranno eventualmente, oltre ai requisiti di cui agli **articoli 5, 8, 9, 10 e 12 e alle relative misure di attuazione**, anche i requisiti di cui ai **punti da 2 a 5** del presente articolo **e delle relative misure di attuazione**.
2. I veicoli appartenenti alle categorie N₂ ed N₃ vanno costruiti in modo da garantire che, in caso di urto frontale con un altro veicolo, i rischi di lesioni per gli occupanti del veicolo siano ridotte al minimo, grazie al dispositivo antincastro.
3. I veicoli appartenenti alle categorie N₂, N₃, O₃ e O₄ vanno costruiti in modo da garantire che, in caso di urto laterale provocato da un utente della strada non protetto, i rischi di lesioni per quest'ultimo siano ridotti al minimo, grazie al dispositivo antincastro.
4. La cabina del veicolo o lo spazio per il conducente e i passeggeri saranno sufficientemente robusti da proteggere gli occupanti in caso di urto o di ribaltamento, **tenendo conto del regolamento UNECE n. 29**.
5. I veicoli appartenenti alla categoria N₂ ■ e tutti i veicoli appartenenti alle categorie N₃, O₃ e O₄ vanno costruiti in modo da ridurre al minimo l'effetto degli spruzzi del veicolo sulla visibilità degli altri veicoli circolanti.

■

Articolo 7

Requisiti specifici per i veicoli delle categorie M₂ ed M₃

1. Oltre ai requisiti di cui agli **articoli 5, 8, 9 e 10 e 12 e le relative misure di attuazione**, i veicoli appartenenti alle categorie M₂ e M₃ dovranno soddisfare anche quelli di cui ai punti da 2 a 5 del presente articolo **e delle relative misure di attuazione**.

2. La capacità di carico di un veicolo, comprendente passeggeri a sedere, in piedi e utenti di sedie a rotelle, dovrà essere adeguata alla massa, dimensione e forma del veicolo.
3. Le carrozzerie dei veicoli vanno progettate e costruite per permettere che questi funzionino in modo sicuro e continuo, anche a pieno carico. Dovrà essere possibile entrare e uscire dal veicolo in tutta sicurezza, soprattutto in caso di emergenza.
4. I veicoli della classe I devono essere accessibili alle persone a mobilità ridotta come gli utenti di sedie a rotelle.
5. I materiali usati per gli interni delle carrozzerie di autobus urbani e di linea devono per quanto possibile evitare, o almeno ritardare, lo sviluppo di fiamme per consentire agli occupanti di evacuare il veicolo in caso di incendio.

Articolo 8

Classificazione dei pneumatici

1. I tipi di pneumatici saranno classificati nel modo che segue:
 - a) classe C1 - pneumatici **progettati principalmente per i** veicoli delle categorie M₁, N₁, O₁ e O₂;
 - b) classe C2 - pneumatici **progettati principalmente per i** veicoli delle categorie M₂, M₃, N, O₃ e O₄ ■ con indice di capacità di carico (montaggio semplice) ≤121 e simbolo della categoria di velocità ≥'N';
 - c) classe C3 - pneumatici **progettati principalmente per i** veicoli delle categorie ■ M₂, M₃, N, O₃ e O₄ ■ con uno dei seguenti indici di capacità di carico:
 - i) indice capacità di carico (montaggio semplice) ≤121 e simbolo categoria di velocità ≤'M';
 - ii) indice capacità di carico (montaggio semplice) ≥122.

Un tipo di pneumatico può essere classificato in più classi tra quelle elencate ai *punti a), b) e c)* se il tipo di pneumatico rispetta tutti i requisiti di ciascuna delle classi per le quali è omologato.

2. Si applica l'elenco degli indici di capacità di carico e delle relative masse contenuto **nei regolamenti UNECE n. 54¹ e n. 30**.

Articolo 9

Disposizioni particolari relative ai pneumatici dei veicoli, **al montaggio dei pneumatici e ai sistemi di controllo della pressione dei pneumatici**

1. Tutti i pneumatici in dotazione a un veicolo, compresi eventuali pneumatici di scorta, devono poter essere usati sui veicoli cui sono destinati, soprattutto dal punto di vista delle loro dimensioni, velocità ammessa e carico sopportabile.

¹ GU || ... ||

2. I veicoli *della categoria* M₁ vanno dotati di sistemi **precisi** di controllo della pressione dei pneumatici, capaci di **emettere, qualora necessario, un avvertimento all'interno del veicolo per il conducente nel caso in cui si produca una perdita di pressione in uno dei pneumatici, nell'interesse di un ottimale consumo di carburante e della sicurezza stradale. Per raggiungere questo obiettivo, vengono fissati nelle specifiche tecniche dei limiti adeguati, che consentiranno altresì un approccio improntato alla neutralità tecnologica e all'efficienza dei costi per la messa a punto di sistemi precisi di controllo della pressione dei pneumatici.**

3. Tutti i pneumatici C₁ devono rispettare i requisiti di aderenza sul bagnato si cui alla parte A dell'*allegato II*.

4. Tutti i pneumatici devono rispettare i requisiti di resistenza al rotolamento di cui alla parte B dell'*allegato II*.

5. Tutti i pneumatici devono rispettare i requisiti di rumorosità di rotolamento di cui alla parte B dell'*allegato II*.

6. I paragrafi 3, 4 e 5 si applicano anche:

a) a pneumatici appartenenti a categorie di velocità fino a 80 km/h;

b) a pneumatici il cui diametro nominale non superi 254mm o sia superiore a 635mm;

c) a pneumatici di scorta ad uso temporaneo di tipo T;

d) ai pneumatici progettati per essere montati soltanto su veicoli immatricolati per la prima volta prima *del* 1° ottobre 1990 ||;

e) a pneumatici muniti di dispositivi atti a migliorare le proprietà di trazione.

7. I requisiti di resistenza al rotolamento e di rumorosità di rotolamento di cui alle parti B e C dell'*allegato II* non si applicano ai pneumatici professionali da fuori strada.

Articolo 10

Sistemi avanzati per veicoli

1. **Fatte salve l'esenzione o le deroghe stabilite conformemente all'articolo 15, paragrafo 3, lettera a), i** veicoli appartenenti alle categorie M₂, M₃, N₂ ed N₃ devono essere muniti di un dispositivo avanzato di frenata d'emergenza che soddisfi i requisiti del presente regolamento **e delle relative misure di attuazione.**

2. **Fatte salve l'esenzione e le deroghe stabilite conformemente all'articolo 13, paragrafo 2 bis, lettera a), i** veicoli appartenenti alle categorie M₂, M₃, N₂ ed N₃ devono essere muniti di un Sistema di avviso di deviazione dalla corsia che soddisfi i requisiti del presente regolamento **e delle relative misure di attuazione.**

Articolo 11

Indicatori di cambio di marcia

I veicoli appartenenti alla categoria M₁ la cui massa di riferimento non supera i 2 610 kg e i veicoli la cui omologazione è estesa a norma dell'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007, se muniti di una scatola del cambio manuale, sono dotati di indicatori di cambio di marcia conformemente ai requisiti del presente regolamento e delle relative misure di attuazione.

Articolo 12

Sistemi elettronici di controllo della stabilità

- 1. I veicoli appartenenti alle categorie M₁ e N₁ sono dotati di un sistema elettronico di controllo della stabilità che soddisfa i requisiti del presente regolamento e delle relative misure di attuazione.*
- 2. Ad esclusione dei veicoli fuoristrada definiti ai paragrafi 4.2 e 4.3 dell'allegato III, sezione A della direttiva 2007/46/CE, i veicoli appartenenti alle categorie elencate a seguire sono dotati di un sistema elettronico di controllo della stabilità che soddisfa i requisiti del presente regolamento e delle sue misure di attuazione:*
 - a) i veicoli appartenenti alle categorie M₂ e M₃ esclusi quelli con più di tre assi, gli autobus e i pullman articolati e gli autobus di classe I o classe A;*
 - b) i veicoli appartenenti alle categorie N₂ e N₃, esclusi quelli con più di tre assi, i trattori per semirimorchi la cui massa lorda è compresa tra 3,5 e 7,5 tonnellate e i veicoli per uso speciale definiti ai paragrafi 5.7 e 5.8 dell'allegato III, sezione A, della direttiva 2007/46/CE;*
 - c) i veicoli appartenenti alle categorie 03 e 04 dotati di sospensioni pneumatiche, esclusi quelli con più di tre assi, i rimorchi per i trasporti eccezionali e i rimorchi che dispongono di spazi destinati ai passeggeri in piedi.*

Capitolo III

Obblighi degli Stati membri

Articolo 13

Omologazione per tipo di veicoli, componenti ed entità tecniche

- 1. A partire dal 1° novembre 2011 le autorità nazionali rifiuteranno, per motivi riguardanti i sistemi elettronici di controllo della stabilità, il rilascio dell'omologazione per tipo, CE o nazionale, ai nuovi tipi di veicoli appartenenti alle categorie M₁ e N₁ che non soddisfino le relative disposizioni del presente regolamento e delle sue misure di attuazione.*

In funzione delle date di applicazione di cui alla tabella 1 dell'allegato V, le autorità nazionali rifiuteranno, per motivi riguardanti i sistemi elettronici di controllo della stabilità, il rilascio dell'omologazione per tipo, CE o nazionale, ai nuovi tipi di veicolo appartenenti alle categorie M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ e O₄ che contravvengano alle pertinenti disposizioni del presente regolamento e delle sue misure di attuazione.

A partire dal 1° novembre 2012, le autorità nazionali rifiuteranno, per motivi riguardanti i pneumatici e la sicurezza dei veicoli di cui agli **articoli da 5 a 8, all'articolo 9, paragrafo 2 e all'articolo 11** il rilascio dell'omologazione per tipo, CE o nazionale, ai nuovi tipi di veicoli

appartenenti alle categorie specificate in tali articoli e nelle relative misure di attuazione nonché il rilascio dell'omologazione per tipo CE di componente/unità tecnica ■ , che non soddisfino le relative disposizioni del presente regolamento *e delle sue misure di attuazione*.

A partire dal 1° novembre 2012, le autorità nazionali rifiuteranno, per motivi riguardanti i pneumatici di cui all'articolo 9, paragrafo 1 e paragrafi da 3 a 7, e all'allegato II, ed esclusi i valori limite di resistenza al rotolamento di cui alla tabella 2 della parte B dell'allegato II, il rilascio dell'omologazione per tipo CE di componente/unità tecnica ai nuovi tipi di pneumatici che non soddisfino le relative disposizioni del presente regolamento e delle sue misure di attuazione.

A partire dal 1° novembre 2013, le autorità nazionali rifiuteranno, per motivi riguardanti i pneumatici di cui all'articolo 9, paragrafo 1 e paragrafi da 3 a 7, e all'allegato II, ed esclusi i valori limite di resistenza al rotolamento di cui alla tabella 2 della parte B dell'allegato II, il rilascio dell'omologazione per tipo, CE o nazionale, ai nuovi tipi di veicolo appartenenti alle categorie M, N e O che non sono conformi al presente regolamento e alle relative misure di attuazione.

2. In funzione delle date di applicazione di cui alla tabella 2 dell'allegato V, le autorità nazionali, per motivi riguardanti i sistemi elettronici di controllo della stabilità, cesseranno di considerare validi ai fini dell'articolo 26 della direttiva 2007/46/CE i certificati di idoneità dei veicoli nuovi appartenenti alle categorie M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ e O₄ che non soddisfano le pertinenti disposizioni del presente regolamento e delle sue misure di attuazione e vieteranno l'immatricolazione, la vendita e l'entrata in servizio di tali veicoli.

*3. A partire dal 1° novembre 2014 le autorità nazionali, per motivi riguardanti i pneumatici e la sicurezza dei veicoli di cui agli articoli 5, 6, 7, 8, all'articolo 9, paragrafi da 1) a 4), agli articoli 11 e 12, paragrafo 1, e alle parti A e B dell'allegato II ed esclusi i valori limite di resistenza al rotolamento dei pneumatici della categoria C3 e i valori limite di resistenza al rotolamento di cui alla tabella 2 della parte B dell'allegato II, cesseranno di considerare validi ai fini dell'articolo 26 della direttiva 2007/46/CE i certificati di idoneità dei veicoli nuovi appartenenti alle categorie specificate in tali articoli che contravvengano a pertinenti disposizioni del presente regolamento *e delle sue misure di attuazione*, vieteranno l'immatricolazione, la vendita e l'entrata in servizio di tali veicoli e vieteranno la vendita e l'entrata in servizio delle componenti o entità tecniche nuove destinate a tali veicoli che contravvengano alle disposizioni pertinenti del presente regolamento *e delle sue misure di attuazione*.*

*4. A partire dal 1° novembre 2016 le autorità nazionali, per motivi riguardanti il rumore di rotolamento dei pneumatici e, riguardo ai pneumatici della categoria C3, anche per motivi riguardanti la resistenza al rotolamento, esclusi i valori limite di resistenza al rotolamento di cui alla tabella 2 e alla parte B dell'allegato II, cesseranno di considerare validi ai fini dell'articolo 26 della direttiva 2007/46/CE i certificati di idoneità dei veicoli nuovi appartenenti alle categorie M, N e O che non soddisfino le pertinenti disposizioni del presente regolamento *e delle sue misure di attuazione*, vieteranno l'immatricolazione, la vendita e l'entrata in servizio di tali veicoli e vieteranno la vendita e l'entrata in servizio dei pneumatici nuovi destinati a tali veicoli che non soddisfino le pertinenti disposizioni del presente regolamento *e delle sue misure di attuazione*.*

5. A partire dal 1° novembre 2016 le autorità nazionali rifiuteranno, per motivi riguardanti la resistenza al rotolamento dei pneumatici, ■ il rilascio dell'omologazione per tipo CE di componente/entità tecnica ai nuovi tipi di pneumatici ■ che non soddisfino i valori limite di resistenza al rotolamento di cui alla tabella 2 della parte B dell'allegato II.

6. **A partire dal 1° novembre 2017 le autorità nazionali rifiuteranno, per motivi riguardanti la resistenza al rotolamento dei pneumatici, il rilascio dell'omologazione per tipo, CE o nazionale, ai nuovi tipi di veicoli appartenenti alle categorie M, N e O che non soddisfano i valori limite di resistenza al rotolamento di cui alla tabella 2 della parte B dell'allegato II.**

7. **A partire dal 1° novembre 2018 le autorità nazionali, per motivi riguardanti i valori limite di resistenza al rotolamento dei pneumatici delle categorie C1 e C2 di cui alla tabella 2 della parte B dell'allegato II, cesseranno di considerare validi ai fini dell'articolo 26 della direttiva 2007/46/CE i certificati di idoneità dei veicoli nuovi appartenenti alle categorie M, N e O che non sono conformi al presente regolamento e alle sue misure di attuazione, vieteranno l'immatricolazione, la vendita e l'entrata in servizio di tali veicoli e vieteranno la vendita e l'entrata in servizio ai pneumatici nuovi destinati a tali veicoli che non soddisfino i valori limite di resistenza al rotolamento di cui alla tabella 2 della parte B dell'allegato II.**

8. **A partire dal 1° novembre 2020 le autorità nazionali, per motivi riguardanti i valori limite di resistenza al rotolamento dei pneumatici delle categorie C3, di cui tabella 2 della parte B dell'allegato II, cesseranno di considerare validi ai fini dell'articolo 26 della direttiva 2007/46/CE i certificati di idoneità dei veicoli nuovi appartenenti alle categorie M, N e O che non sono conformi al presente regolamento e alle sue misure di attuazione, vieteranno l'immatricolazione, la vendita e l'entrata in servizio di tali veicoli e vieteranno la vendita e l'entrata in servizio ai pneumatici nuovi destinati a tali veicoli che non soddisfino i valori limite di resistenza al rotolamento di cui alla tabella 2 della parte B dell'allegato II.**

9. **I pneumatici delle categorie C1, C2 e C3 prodotti anteriormente alle date indicate ai paragrafi 2, 3, 5 e 6 che non soddisfano i requisiti dell'allegato II possono essere venduti per un periodo non superiore a trenta mesi a partire dalle date di cui ai paragrafi 2, 3, 5 e 6.**

10. **A partire dal 1° novembre 2013 le autorità nazionali rifiuteranno, per motivi riguardanti la sicurezza dei veicoli di cui all'articolo 10, il rilascio dell'omologazione per tipo, CE o nazionale, ai nuovi tipi di veicolo appartenenti alle categorie M₂, M₃, N₂ ed N₃ che non soddisfino le pertinenti disposizioni del presente regolamento e delle sue misure di attuazione.**

11. **A partire dal 1° novembre 2015 le autorità nazionali, per motivi riguardanti la sicurezza dei veicoli di cui all'articolo 10, cesseranno di considerare validi ai fini dell'articolo 26 della direttiva 2007/46/CE i certificati di idoneità dei veicoli nuovi appartenenti alle categorie M₂, M₃, N₂ e N₃ che non soddisfino le pertinenti disposizioni del presente regolamento e delle sue misure di attuazione e vieteranno l'immatricolazione, la vendita e l'entrata in servizio di tali veicoli.**

12. **Le autorità nazionali permetteranno la vendita e l'entrata in servizio di veicoli, componenti ed entità tecniche omologati per tipo prima delle date indicate al paragrafo 1 e continueranno a rilasciare ai veicoli, alle componenti e alle entità tecniche l'estensione dell'omologazione ai sensi dell'atto normativo in base al quale l'omologazione era stata in origine rilasciata, purché i requisiti che si applicano a tali veicoli, componenti o entità tecniche non siano stati modificati e/o siano stati aggiunti nuovi requisiti dal presente regolamento e dalle sue misure di attuazione.**

Le autorità nazionali permetteranno la vendita e l'entrata in servizio e continueranno a rilasciare alle componenti e alle entità tecniche di ricambio, esclusi i pneumatici di scorta, destinate a veicoli omologati prima della data indicata al paragrafo 1, estensioni dell'omologazione per tipo CE ai sensi della direttiva in base alla quale erano state in origine rilasciate.

13. **Fatti salvi i paragrafi da 1 a 9, e subordinatamente all'entrata in vigore dei provvedimenti di attuazione di cui all'articolo 15, se un costruttore lo richiede, le autorità nazionali non possono, per**

motivi riguardanti i pneumatici e la sicurezza dei veicoli di cui agli **articoli da 5 a 12**, rifiutare il rilascio dell'omologazione per tipo, CE o nazionale, a un nuovo tipo di veicolo o il rilascio dell'omologazione CE di componente/entità tecnica a un nuovo tipo di componente o di entità tecnica, vietare l'immatricolazione, la vendita o l'entrata in servizio di un nuovo veicolo o vietare la vendita o l'entrata in servizio di una componente o entità tecnica nuove, se il veicolo, la componente o l'entità tecnica interessati soddisfano i requisiti di cui al presente regolamento **e alle sue misure di attuazione**.

Articolo 14

Sanzioni

1. Gli Stati membri fissano le norme relative alle sanzioni da irrogare in caso di violazione delle disposizioni del presente regolamento **e delle sue misure di attuazione** da parte dei costruttori e adottano tutti i provvedimenti necessari per garantirne l'attuazione. Le sanzioni previste devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri comunicano alla Commissione *le* disposizioni da essi *adottate* entro *diciotto* mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento **o, se del caso, delle pertinenti misure di attuazione** e quanto prima ogni successiva modifica delle stesse.
2. I tipi di infrazione soggetti a una sanzione comprenderanno:
 - a) il rilascio di dichiarazioni false durante le procedure di omologazione o di richiamo;
 - b) la falsificazione dei risultati dei test dell'omologazione per tipo;
 - c) la mancata comunicazione di dati o caratteristiche tecniche che potrebbero condurre al richiamo o al ritiro dell'omologazione;

Capitolo IV

Disposizioni finali

Articolo 15

Misure di attuazione

1. **La Commissione adotta le seguenti misure di attuazione:**
 - a) **norme dettagliate sulle** procedure, prove e requisiti **tecnici** specifici dell'omologazione per tipo **degli autoveicoli, delle componenti e delle entità tecniche tenendo presente** quanto disposto dagli **articoli da 5 a 12**;
 - b) **norme dettagliate su requisiti di sicurezza specifici per i veicoli destinati al trasporto su strada di merci pericolose all'interno degli Stati membri o tra di essi che tengano conto del regolamento UNECE n. 105**;
 - c) una più precisa definizione delle caratteristiche **fisiche e dei requisiti di prestazione** che un pneumatico deve avere per essere definito **"pneumatico da neve", "pneumatico da trazione, "pneumatico per uso speciale", "pneumatico professionale da fuori strada", "pneumatico rinforzato" o "extra load" in conformità dei punti 8, 9, 10, 11, 12 e 13 dell'articolo 3, paragrafo 2**;

- d) *disposizioni che modificano l'allegato IV al fine di includere i regolamenti UNECE divenuti obbligatori ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 4, della decisione 97/836/CE;*
- e) *norme dettagliate sul metodo di determinazione dei livelli di rumore di cui al punto 1 della parte C dell'allegato II;*
- f) *modifiche ai valori limite di resistenza al rotolamento e di rumorosità di rotolamento fissati nelle Parti B e C dell'allegato II, nella misura in cui si rivelano necessarie in funzione dell'evolversi dei metodi di prove e senza ridurre gli attuali ambiziosi livelli di protezione ambientale;*
2. *Le misure di cui al paragrafo 1, tranne quelle relative alle disposizioni dell'articolo 10, sono adottate entro il 31 dicembre 2010. Le misure relative alle disposizioni dell'articolo 10 sono adottate entro il 31 dicembre 2011.*
3. *La Commissione può adottare le seguenti misure di attuazione:*
- a) *in deroga all'articolo 10, paragrafi 1 e 2, può esentare determinati veicoli o classi di veicoli all'interno delle categorie M₂, M₃, N₂ e N₃ dall'obbligo di installare i dispositivi avanzati di cui ai suddetti paragrafi se, una volta effettuata un'analisi costi/benefici e considerati tutti i pertinenti aspetti di sicurezza, l'applicazione di detti sistemi non si rivela adeguata per il veicolo o la classe di veicolo in esame;*
- b) *entro il 31 dicembre 2010, sulla base di un'analisi costi/benefici, può diminuire il periodo stabilito all'articolo 13, paragrafo 9, prevedendo eventualmente una differenziazione in funzione della classe o della categoria di pneumatici in questione;*
4. *Le misure di cui al presente articolo, intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento completandolo, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 16, paragrafo 2;*

Articolo 16

Procedura di comitato

1. *La Commissione è assistita dal Comitato tecnico — Veicoli a motore (CTVM) istituito dall'articolo 40, paragrafo 1 della direttiva 2007/46/CE.*
2. *Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.*

Articolo 17

Presentazione di relazioni

Entro il 1° dicembre 2012, e successivamente ogni tre anni, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio un riesame, corredato, ove opportuno, di proposte di revisione del presente regolamento o di altri atti comunitari pertinenti per quanto riguarda l'inclusione di ulteriori nuovi dispositivi di sicurezza.

Articolo 18

Modifiche della direttiva 2007/46/CE

Gli allegati IV, VI, XI e XV della direttiva 2007/46/CEE sono modificati in conformità all'*allegato III* del presente regolamento.

Articolo 19

Abrogazione

1. Le direttive 70/221/CEE, 70/222/CEE, 70/311/CEE, 70/387/CEE, 70/388/CEE, 71/320/CEE, 72/245/CEE, 74/60/CEE, 74/61/CEE, 74/297/CEE, 74/408/CEE, 74/483/CEE, 75/443/CEE, 76/114/CEE, 76/115/CEE, 76/756/CEE, 76/757/CEE, 76/758/CEE, 76/759/CEE, 76/760/CEE, 76/761/CEE, 76/762/CEE, 77/389/CEE, 77/538/CEE, 77/539/CEE, 77/540/CEE, 77/541/CEE, 77/649/CEE, 78/316/CEE, 78/317/CEE, 78/318/CEE, 78/549/CEE, 78/932/CEE, 89/297/CEE, 91/226/CEE, 92/21/CEE, 92/22/CEE, 92/24/CEE, 92/114/CEE, 94/20/CE, 95/28/CE, 96/27/CE, 96/79/CE, 97/27/CE, 98/91/CE, 2000/40/CE, 2001/56/CE, 2001/85/CE, 2003/97/CE sono abrogate con efficacia dal **1° novembre 2014**.
2. La direttiva 92/23/CEE è abrogata con efficacia dal **1° novembre 2017**.
3. I riferimenti alle direttive abrogate si intendono fatti alla presente direttiva.

Articolo 20

Entrata in vigore

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

Esso è applicabile a decorrere **dal 1° novembre 2011**.

Tuttavia, gli **articoli 13, paragrafo 13, e 15** nonché punti 1, lettera a), punto iii), 1, lettera b), punto iii), 1, lettera b) punto iv), 2, lettera c), 3, lettera a), punto iii), 3, lettera b), punto iii), 3, lettera c), punto iii), 3 lettera d), punto iii), 3, lettera e), punto iii) e 3, lettera f), punto i) dell'*allegato III* saranno applicati a partire dalla data di entrata in vigore. I punti 1, lettera a), punto i), 1, lettera b) punto i), 2 lettera a), 3, lettera a) punto i), 3, lettera b) punto i), 3, lettera c) punto i), 3, lettera d) punto i), 3 lettera e) punto i) e 3 lettera f) punto ii) dell'*allegato III* saranno applicati a partire dal **1° novembre 2014**. I punti 1, lettera a) punto ii), 1, lettera b) punto ii), 2, lettera b), 3, lettera a) punto ii), 3, lettera b) punto ii), 3, lettera c) i punto i), 3, lettera d) punto ii), 3, lettera e) punto ii) e 4 dell'*allegato III* saranno applicati dal **1° novembre 2017**.

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

Fatto a ||

Per il Parlamento europeo

Il *presidente*

Per il Consiglio

Il *presidente*

ALLEGATO I

Ambito d'applicazione dei requisiti di cui all'articolo 5, paragrafi 1 e 2

Oggetto	Applicabilità									
	M₁	M₂	M₃	N₁	N₂	N₃	O₁	O₂	O₃	O₄
<i>Serbatoi di carburante/dispositivi di protezione posteriore</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Targa d'immatricolazione posteriore</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Dispositivi di sterzo</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Serrature e cerniere delle porte</i>	X			X	X	X				
<i>Segnalatore acustico</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Dispositivi per la visione indiretta</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Frenatura</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Perturbazioni radioelettriche (compatibilità elettromagnetica)</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Finiture interne</i>	X									
<i>Antifurto e immobilizzatore</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Protezione dello sterzo</i>	X			X						
<i>Resistenza dei sedili</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Sporgenze esterne</i>	X									
<i>Tachimetro</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Targhette regolamentari</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Ancoraggi delle cinture di sicurezza</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Installazione dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Catadiottri</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Luci di ingombro, posizione anteriori, posizione posteriori, arresto, posizione laterali, marcia diurna</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Indicatori di direzione</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Oggetto	Applicabilità									
	M₁	M₂	M₃	N₁	N₂	N₃	O₁	O₂	O₃	O₄
<i>Dispositivi di illuminazione della targa d'immatricolazione posteriore</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Proiettori (comprese le lampade)</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Proiettori fendinebbia (anteriori)</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Dispositivi di rimorchio</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Luci per nebbia (posteriori)</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Proiettori di retromarcia</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Luci di stazionamento</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Cinture di sicurezza e sistemi di ritenuta</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Campo di visibilità anteriore</i>	X									
<i>Identificazione dei comandi, spie e indicatori</i>	X	X	X	X	X	X				
<i>Sbrinamento/disappannamento</i>	X	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)				
<i>Lavacrystalli/tergicristalli</i>	X	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)				
<i>Sistemi di riscaldamento</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Parafanghi delle ruote</i>	X									
<i>Poggiatesta</i>	X									
<i>Protezione laterale</i>					X	X			X	X
<i>Dispositivi antispruzzi</i>					X	X			X	X
<i>Vetri di sicurezza</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Pneumatici</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Dispositivi di limitazione della velocità</i>		X	X		X	X				
<i>Masse e dimensioni</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Sporgenze esterne delle cabine</i>				X	X	X				
<i>Dispositivi di aggancio</i>	X (3)	X (3)	X (3)	X (3)	X (3)	X (3)	X	X	X	X

<i>Oggetto</i>	<i>Applicabilità</i>									
	<i>M₁</i>	<i>M₂</i>	<i>M₃</i>	<i>N₁</i>	<i>N₂</i>	<i>N₃</i>	<i>O₁</i>	<i>O₂</i>	<i>O₃</i>	<i>O₄</i>
<i>Inflammabilità</i>			X							
<i>Autobus</i>		X	X							
<i>Urto frontale</i>	X (5)									
<i>Urto laterale</i>	X (6)			X (6)						
<i>Veicoli destinati al trasporto di merci pericolose</i>				X (4)						
<i>Protezione antincastro anteriore</i>					X	X				

ALLEGATO II

Requisiti dei pneumatici riguardo all'aderenza sul bagnato, alla resistenza al rotolamento e al rumore di rotolamento

Parte A – Requisiti di aderenza sul bagnato

I pneumatici della classe C1 devono soddisfare i seguenti requisiti:

Categoria di impiego	Indice di aderenza sul bagnato (G)
pneumatico da neve con simbolo di velocità (“Q” o inferiore, escluso “H”) che indica una velocità massima ammissibile non superiore a di 160 km/h	≥ 0.9
pneumatico da neve con simbolo di velocità (“R” e superiore, più “H”) che indica una velocità massima ammissibile superiore a 160 km/h	≥ 1.0
Pneumatico normale (stradale)	≥ 1.1

Parte B - Resistenza al rotolamento

I valori massimi del coefficiente di resistenza al rotolamento per ogni tipo di pneumatico, misurati in conformità alla norma ISO 28580, non devono essere superiori a quanto segue:

Tabella 1

Categoria di pneumatico	Valore massimo (kg/t.) 1 ^a fase
C1	12
C2	10.5
C3	8.0

Tabella 2

Categoria di pneumatico	Valore massimo (kg/t.) 2 ^a fase
C1	10.5
C2	9
C3	6.5

Per i pneumatici da neve i limiti sono incrementati di 1kg/t.

Parte C - Rumore di rotolamento

1. I livelli di rumore misurati in conformità alla procedura specificata nelle misure di attuazione del presente regolamento non saranno superiori ai limiti fissati ai punti 1.1 o 1.2. Le tabelle di cui ai punti 1.1 e 1.2 rappresentano i valori misurati, corretti per la temperatura, esclusi i pneumatici C3, e la tolleranza dello strumento e sono approssimati per difetto al valore intero più vicino.

1.1 Pneumatici della classe C1, in riferimento alla larghezza della sezione nominale del pneumatico che è stato provato:

Classe del pneumatico	Larghezza della sezione nominale (mm)	Valori limite in dB(A)
C1A	≤ 185	70
C1B	$> 185 \leq 215$	71
C1C	$> 215 \leq 245$	71
C1D	$> 245 \leq 275$	72
C1E	> 275	74

Per i pneumatici classificati come pneumatici da neve, extra load e rinforzati, o qualsiasi combinazione di dette classificazioni i limiti suindicati sono incrementati di 1dB(A).

1.2 Pneumatici delle Classi C2 e C3, in riferimento alla categoria d'impiego della gamma di pneumatici:

Classe del pneumatico	Larghezza della sezione nominale (mm)	Valori limite in dB(A)
C2	Normale	72
	Pneumatici da trazione	73
C3	Normale	73
	Pneumatici da trazione	75

Per i pneumatici per uso speciale i limiti suindicati sono aumentati di 2 dB(A). Per i pneumatici da neve appartenenti alla categoria C2 di pneumatici da trazione è consentito un ulteriore aumento del valore limite pari a 2 dB(A). Per i pneumatici da neve appartenenti a tutte le altre categorie di pneumatici C2 e C3 è consentito un ulteriore aumento pari a 1 dB(A).

ALLEGATO III

Modifiche della direttiva 2007/46/CE

La direttiva 2007/46/CE è *così* modificata || :

1. La parte I dell'allegato IV è *così* modificata || :

(a) la tabella è *così* modificata || :

(i) i punti da 3 a 10, da 12 a 38, da 42 a 45 e da 47 a 57 sono soppressi;

(ii) il punto 46 è soppresso;

(iii) è aggiunto il seguente punto || :

Voce	Oggetto	Riferimento all'atto normativo	Riferimento alla Gazzetta ufficiale	Applicabilità									
				M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
63	Sicurezza generale	[CE) n. .../... numero del presente regolamento da inserire]	[L ..., ..., pag. ... riferimento al presente regolamento da inserire]	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

b) L'appendice è *così* modificata || :

(i) i punti da 3 a 10, da 12 a 37, 44, 45 e da 50 a 54 della tabella sono soppressi;

(ii) il punto 46 della tabella è soppresso;

(iii) è aggiunto il seguente punto || :

	Oggetto	Riferimento all'atto normativo	Riferimento alla Gazzetta ufficiale	M ₁
63	Sicurezza generale	[CE) n. .../... numero del presente regolamento da inserire]	[L ..., ..., pag. ... riferimento al presente regolamento da inserire]	P/A

(iv) nella "Legenda", è aggiunto il seguente testo:

P/A Il presente regolamento è applicabile parzialmente. Il campo di applicazione preciso è stabilito nelle misure di attuazione al regolamento.

2. Nell'appendice dell'allegato VI, la tabella è *così* modificata || :

- (a) i punti da 3 a 10, da 12 a 38, da 42 a 45 e da 47 a 57 sono soppressi;
- (b) il punto 46 è soppresso;
- (c) è aggiunto il seguente punto || :

Oggetto	Riferimento all'atto normativo	Riferimento alla Gazzetta ufficiale	Modificato da	Applicabile alle versioni
63. Sicurezza generale	[CE) n. .../... numero del presente regolamento da inserire]	[L ..., ..., pag. ... riferimento al presente regolamento da inserire]		

3. L'allegato XI è così modificato:

- (a) *nell'*appendice 1, la tabella è *così* modificata || :
 - (i) i punti da 3 a 10, da 12 a 38, 44, 45 e da 47 a 54 sono soppressi;
 - (ii) il punto 46 è soppresso;
 - (iii) è aggiunto il seguente punto || :

Voce	Oggetto	Riferimento all'atto normativo	$M_1 \leq 2\,500$ (¹) kg	$M_1 > 2\,500$ (¹) kg	M_2	M_3
63	Sicurezza generale	[CE) n. .../... numero del presente regolamento da inserire]	P/A	P/A	P/A	P/A

- (b) Nell'appendice 2, la tabella è *così* modificata || :
 - (i) i punti da 3 a 10, da 12 a 38, da 42 a 45 e da 47 a 57 sono soppressi;
 - (ii) il punto 46 è soppresso;

(iii) è aggiunto il seguente punto ||:

Voce	Oggetto	Riferimento all'atto normativo	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
63	Sicurezza generale	[CE) n. .../... numero del presente regolamento da inserire]	P/A									

(c) Nell'appendice 3, la tabella è *così* modificata ||:

(i) i punti da 3 a 10, da 12 a 37, 44, 45 e da 50 a 54 sono soppressi;

(ii) il punto 46 è soppresso;

(iii) è aggiunto il seguente punto ||:

Voce	Oggetto	Riferimento all'atto normativo	M ₁
63	Sicurezza generale	[CE) n. .../... numero del presente regolamento da inserire]	P/A

(d) Nell'appendice 4, la tabella è *così* modificata ||:

(i) i punti da 3 a 10, da 13 a 36, da 42 a 45 e da 47 a 57 sono soppressi;

(ii) il punto 46 è soppresso;

(iii) è aggiunto il seguente punto ||:

Voce	Oggetto	Riferimento all'atto normativo	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
63	Sicurezza generale	[CE) n. .../... numero del presente regolamento da inserire]	P/A								

(e) Nell'appendice 5, la tabella è *così* modificata ||:

(i) i punti da 3 a 10, da 12 a 36, da 42 a 45 e da 47 a 57 sono soppressi;

(ii) il punto 46 è soppresso;

(iii) è aggiunto il seguente punto ||:

Voce	Oggetto	Riferimento all'atto normativo	Gru mobili della categoria N ₃
58	Sicurezza generale	[CE) n. .../... numero del presente regolamento da inserire]	P/A

(f) “Significato delle lettere” è così modificato ||:

(i) i punti C, U, W5 e W6 sono *soppressi*.

(ii) viene aggiunto il seguente testo:

"P/A: Il presente atto normativo è applicabile parzialmente. Il campo di applicazione preciso è stabilito nelle misure di attuazione al regolamento.

4. *L'allegato XV è così modificato ;*

il punto 46 della tabella è soppresso;

ALLEGATO IV

Elenco dei regolamenti UNECE applicabili su base obbligatoria

ALLEGATO V

Date di attuazione dei requisiti sui sistemi elettronici di controllo della stabilità ai veicoli appartenenti alle categorie M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ e O₄

Tabella 1 - Date di attuazione per i nuovi tipi di veicoli

<i>Categoria veicolo</i>	<i>Data di applicazione</i>
<i>M₂</i>	<i>11 luglio 2013</i>
<i>M₃ (classe III)</i>	<i>1° novembre 2011</i>
<i>M₃ <16 tonnellate (trasmissione pneumatica)</i>	<i>1° novembre 2011</i>
<i>M₃ (classe II e B) (trasmissione idraulica)</i>	<i>11 luglio 2013</i>
<i>M₃ (classe III) (trasmissione idraulica)</i>	<i>11 luglio 2013</i>
<i>M₃ (classe III) (trasmissione con controllo pneumatico e trasmissione di energia idraulica)</i>	<i>11 luglio 2014</i>
<i>M₃ (classe II) (trasmissione a controllo pneumatico e trasmissione a energia idraulica)</i>	

	<i>11 luglio 2014</i>
<i>M₃ (diversa dalle precedenti)</i>	<i>1° novembre 2011</i>
<i>N₂ (trasmissione idraulica)</i>	<i>11 luglio 2013</i>
<i>N₂ (trasmissione a controllo pneumatico e trasmissione a energia idraulica)</i>	<i>11 luglio 2014</i>
<i>N₂ (diversa dalle precedenti)</i>	<i>11 luglio 2012</i>
<i>N₃ (trattori a due assi per semirimorchi)</i>	<i>1° novembre 2011</i>
<i>N₃ (trattori a due assi per semirimorchi con trasmissione a controllo pneumatico (ABS))</i>	<i>1° novembre 2011</i>
<i>N₃ (tre assi con trasmissione a controllo elettronico (EBS))</i>	<i>1° novembre 2011</i>
<i>N₃ (due e tre assi con trasmissione a controllo pneumatico (ABS))</i>	<i>11 luglio 2012</i>
<i>N₃ (diversa dalle precedenti)</i>	<i>1° novembre 2011</i>
<i>O₃ (carico combinato per asse compreso tra 3,5 e 7,5 tonnellate)</i>	<i>11 luglio 2012</i>
<i>O₃ (diversa dalle precedenti)</i>	<i>1° novembre 2011</i>
<i>O₄</i>	<i>1° novembre 2011</i>

Tabella 2 - Date di applicazione per i nuovi veicoli

<i>Categoria veicolo</i>	<i>Data di applicazione</i>
<i>M₂</i>	<i>11 luglio 2015</i>
<i>M₃ (classe III)</i>	<i>1 novembre 2014</i>
<i>M₃ < 16 tonnellate (trasmissione pneumatica)</i>	<i>1 novembre 2014</i>
<i>M₃ (classe II e B) (trasmissione idraulica)</i>	<i>11 luglio 2015</i>
<i>M₃ (classe III) (trasmissione idraulica)</i>	<i>11 luglio 2015</i>
<i>M₃ (classe III) (trasmissione idraulica)</i>	<i>11 luglio 2016</i>
<i>M₃ (classe III) (trasmissione a controllo pneumatico e trasmissione a energia idraulica)</i>	
<i>M₃ (classe II) (trasmissione a controllo</i>	

<i>pneumatico e trasmissione a energia idraulica)</i>	<i>11 luglio 2016</i>
<i>M₃ (diversa dalle precedenti)</i>	<i>1 novembre 2014</i>
<i>N₂ (trasmissione idraulica)</i>	<i>11 luglio 2015</i>
<i>N₂ (trasmissione con controllo pneumatico e trasmissione a energia idraulica)</i>	<i>11 luglio 2016</i>
<i>N₂ (diversa dalle precedenti)</i>	<i>1 novembre 2014</i>
<i>N₃ (trattori a due assi per semirimorchi)</i>	<i>1 novembre 2014</i>
<i>N₃ (trattori a due assi per semirimorchi con trasmissione a controllo pneumatico (ABS))</i>	<i>1 novembre 2014</i>
<i>N₃ (tre assi con trasmissione a controllo elettronico (EBS))</i>	<i>1 novembre 2014</i>
<i>N₃ (due e tre assi con trasmissione a controllo pneumatico (ABS))</i>	<i>1 novembre 2014</i>
<i>N₃ (diversa dalle precedenti)</i>	<i>1 novembre 2014</i>
<i>O₃ (carico combinato per asse compreso tra 3,5 e 7,5 tonnellate)</i>	<i>1 novembre 2014</i>
<i>O₃ (diversa dalla precedente)</i>	<i>1 novembre 2014</i>
<i>O₄</i>	<i>1 novembre 2014</i>