

I

(Atti adottati a norma dei trattati CE/Euratom la cui pubblicazione è obbligatoria)

REGOLAMENTI

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

(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 europeo ⁽¹⁾,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

(1) Il mercato interno comprende uno spazio senza frontiere interne nel quale è garantita la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali. A tal fine, esiste già un dispositivo comunitario globale di omologazione dei veicoli a motore, 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 distinto ai fini della procedura di omologazione comunitaria di cui alla direttiva 2007/46/CE. È opportuno pertanto modificare di conseguenza gli allegati IV, VI, XI e XV di tale direttiva.

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

⁽²⁾ Parere del Parlamento europeo del 10 marzo 2009 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 22 giugno 2009.

⁽³⁾ GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

(3) Il presente regolamento fa salve le procedure di omologazione in un'unica tappa e di omologazione mista dei veicoli di cui all'articolo 6 della direttiva 2007/46/CE.

(4) I requisiti tecnici di omologazione dei veicoli a motore 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 comunitaria, 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.

(6) È opportuno fissare requisiti sia in materia di sicurezza generale dei veicoli a motore che di efficienza ambientale degli pneumatici, poiché esistono sistemi di controllo della pressione degli pneumatici che ne aumentano, allo stesso tempo, sia la sicurezza che l'efficienza ambientale.

(7) In seguito alla richiesta del Parlamento europeo in tal senso un nuovo approccio normativo è stato applicato alla legislazione comunitaria in materia di veicoli. Il presente regolamento dovrebbe fissare perciò solo delle disposizioni di base sulla sicurezza dei veicoli e sulle emissioni di CO₂ e di rumorosità degli pneumatici, mentre le specifiche tecniche dovrebbero essere stabilite da misure d'attuazione adottate in conformità della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ⁽⁴⁾.

⁽⁴⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

- (8) In particolare, la Commissione dovrebbe avere il potere di fissare procedure specifiche, prove e requisiti per l'omologazione di veicoli a motore, componenti ed entità tecniche separate; di definire con più precisione le caratteristiche che uno pneumatico deve soddisfare per poter essere definito «pneumatico per uso speciale», «pneumatico professionale da fuoristrada», «pneumatico rinforzato», «pneumatico extra load», «pneumatico invernale», «pneumatico di scorta ad uso temporaneo di tipo T» o «pneumatico da trazione»; di 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; di 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; di modificare i valori limite di resistenza al rotolamento e di rumorosità di rotolamento degli pneumatici, a causa dell'evolversi dei metodi di prova, senza ridurre gli attuali livelli di protezione dell'ambiente; di fissare delle norme sulla procedura per la determinazione dei livelli di rumore degli pneumatici; di ridurre il periodo di vendita degli pneumatici che non soddisfano i nuovi requisiti fissati nel presente regolamento e nelle relative misure di attuazione e di modificare l'allegato IV per includervi i regolamenti della Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa («regolamenti UNECE») che sono divenuti obbligatori ai sensi 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⁽¹⁾. 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'area dei sistemi avanzati di sicurezza dei veicoli offrono nuove possibilità di ridurre gli incidenti stradali. Al fine di ridurre al minimo il numero degli incidenti è necessario introdurre alcune delle nuove pertinenti tecnologie.
- (11) L'utilizzo obbligatorio e coerente di tecnologie d'avanguardia per la fabbricazione di pneumatici e di pneumatici a bassa resistenza al rotolamento è determinante ai fini della riduzione della quota delle emissioni di gas serra dovuta al traffico stradale nel settore dei trasporti e contribuisce, al contempo, a promuovere l'innovazione, l'occupazione e la competitività dell'industria automobilistica comunitaria.
- (12) Per semplificare la legislazione in materia di omologazione, in linea con le raccomandazioni contenute nella relazione finale del gruppo ad alto livello CARS 21 è opportuno abrogare diverse direttive, senza ridurre il livello di protezione degli utenti della strada. I requisiti fissati in tali direttive dovrebbero essere riportati al presente regolamento ed essere eventualmente sostituiti con riferimenti ai rispettivi regolamenti UNECE, quali recepiti dal diritto comunitario ai sensi della decisione 97/836/CE. Per ridurre gli oneri amministrativi connessi con la procedura di omologazione è opportuno, se del caso, consentire ai produttori di veicoli di ottenere l'omologazione ai fini del presente regolamento, tramite l'ottenimento dell'omologazione in conformità del pertinente regolamento UNECE, come indicato all'allegato IV del presente regolamento.
- (13) È opportuno che i veicoli siano progettati, 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 rispettino i requisiti pertinenti fissati dal presente regolamento e dalle relative misure di attuazione. Tali misure dovrebbero comprendere, ma non limitarsi, a 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, agli pneumatici e ai sistemi avanzati del veicolo ed altri vari elementi. Inoltre, è necessario che i veicoli soddisfino requisiti specifici relativi ai veicoli destinati al trasporto di merci particolari e ai loro rimorchi o specifiche disposizioni relative agli autobus, se del caso.
- (14) Il calendario per l'introduzione dei nuovi requisiti specifici di omologazione dei veicoli dovrebbe tener conto dell'effettiva fattibilità tecnica di tali requisiti. In generale, i requisiti si dovrebbero applicare inizialmente solo ai nuovi tipi di veicoli. I tipi di veicoli già esistenti dovrebbero usufruire di un certo periodo di tempo per conformarsi alle prescrizioni. Inoltre, il montaggio obbligatorio di sistemi di controllo della pressione degli pneumatici dovrebbe inizialmente essere limitato alle sole autovetture. Il montaggio obbligatorio di altri dispositivi avanzati di sicurezza dovrebbe inizialmente essere limitato ai soli veicoli pesanti.
- (15) La Commissione dovrebbe continuare a valutare la fattibilità tecnica ed economica e la maturità del mercato di altri dispositivi avanzati di sicurezza e pubblicare una relazione, accompagnata eventualmente da proposte di modifica al presente regolamento, entro il 1° dicembre 2012 e successivamente ogni tre anni.

(1) GU L 346 del 17.12.1997, pag. 78.

- (16) La Commissione dovrebbe valutare la fattibilità di estendere l'obbligo di montaggio dei sistemi di controllo della pressione degli 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.
- (17) La Commissione dovrebbe valutare la fattibilità di un rafforzamento dei requisiti di aderenza sul bagnato per gli pneumatici 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 i consumatori in merito alle prestazioni degli pneumatici.
- (19) È opportuno attuare le misure annunciate nella comunicazione della Commissione del 7 febbraio 2007 intitolata «Risultati del riesame della strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri» volte a ridurre le emissioni di CO₂ dovute agli pneumatici. Tale riduzione dovrebbe essere ottenuta combinando pneumatici a bassa resistenza al rotolamento e l'introduzione di sistemi di controllo della pressione degli pneumatici. Al contempo, è anche opportuno stabilire prescrizioni per ridurre il rumore di rotolamento e requisiti di aderenza sul bagnato assicurando che siano mantenuti i livelli di sicurezza degli pneumatici. Il relativo calendario di attuazione dovrebbe riflettere le difficoltà che ostacolano il soddisfacimento di tutti questi requisiti. In particolare, data la difficoltà di rispettare i requisiti relativi al rumore di rotolamento e dato il tempo di cui l'industria avrà bisogno per sostituire le attuali linee di pneumatici, è opportuno prevedere un periodo più lungo per applicare i requisiti sul rumore di rotolamento riguardo ai nuovi pneumatici di tipi già esistenti.
- (20) È probabile che alcune categorie di pneumatici, compresi gli 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 di pneumatici da alcuni requisiti del presente regolamento e delle relative misure di attuazione se emerge che tali requisiti sono incompatibili con l'uso degli pneumatici o se gli oneri supplementari da essi imposti risultano sproporzionati.
- (21) Per quanto riguarda gli pneumatici ricostruiti, la Commissione dovrebbe esaminare attentamente questo settore di attività, coinvolgendo tutti i soggetti interessati, e valutare se sia necessario adeguare 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. In particolare, è opportuno stabilire tali margini di tolleranza per gli pneumatici progettati per avere prestazioni migliori di trazione e di frenata in condizioni di neve estreme.
- (23) Gli 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 agli pneumatici destinati unicamente all'uso su strada. Per garantire dette prestazioni, essi sono costruiti usando materiali che permettono di resistere maggiormente ai danni rispetto agli pneumatici normali e sono dotati di una scolpitura del battistrada a blocchi. Poiché entrambe le predette caratteristiche essenziali di progettazione determinano che gli pneumatici per uso speciale producano più rumore rispetto agli pneumatici normali, essi dovrebbero poter emettere maggiore rumore rispetto agli 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 per ridurre considerevolmente gli incidenti stradali. È perciò opportuno che la Commissione fissi, in conformità dei 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. È opportuno accordare tempi sufficienti fino all'attuazione di tali requisiti per consentire che siano adottate misure di attuazione 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) Fino all'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 controllare l'evoluzione dei prezzi per accertare se i prezzi dei nuovi veicoli stiano aumentando in modo sproporzionato a seguito della loro dotazione per conformarsi 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 dovrebbero rispettare i principi indicati dalla Commissione nella comunicazione del 7 febbraio 2007 intitolata «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 disciplinati 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 (EUR 5 e EUR 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo ⁽¹⁾, e al regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, 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 un'ulteriore riduzione di 10 g di CO₂ sulla base dell'obiettivo delle emissioni pari a 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, volte ad un'esauriente valutazione d'impatto che contempli tutte le eventuali misure aggiuntive volte a raggiungere gli auspicati obiettivi di emissione di CO₂ e che contempli le altre tecnologie disponibili sul mercato, comprese le tecnologie di mantenimento della pressione negli 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 degli pneumatici o sul risparmio di carburante del veicolo e sulle emissioni di CO₂.
- (32) Per affrontare il problema del rumore stradale è opportuno 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 dovrebbe essere considerata in questo contesto con l'obiettivo di ottimizzare ulteriormente le superfici stradali. Nel quadro della normativa ISO, gli Stati membri dovrebbero investire maggiormente per migliorare il manto delle loro strade. Inoltre, è opportuno 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 decorrere dalle date di applicazione ai nuovi veicoli, ai componenti e alle entità tecniche nuove dei pertinenti requisiti del presente regolamento, le seguenti direttive dovrebbero pertanto essere abrogate:
- 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 rimorchi ⁽³⁾,
 - 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 rimorchi ⁽⁴⁾,
 - 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 rimorchi ⁽⁵⁾,
 - 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 rimorchi ⁽⁶⁾,
 - 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 motore ⁽⁷⁾,
 - 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 rimorchi ⁽⁸⁾,
 - 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 motore ⁽⁹⁾,
 - 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 ⁽¹⁰⁾,

⁽¹⁾ GU L 171 del 29.6.2007, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 140 del 5.6.2009, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 76 del 6.4.1970, pag. 23.

⁽⁴⁾ GU L 76 del 6.4.1970, pag. 25.

⁽⁵⁾ GU L 133 del 18.6.1970, pag. 10.

⁽⁶⁾ GU L 176 del 10.8.1970, pag. 5.

⁽⁷⁾ GU L 176 del 10.8.1970, pag. 12.

⁽⁸⁾ GU L 202 del 6.9.1971, pag. 37.

⁽⁹⁾ GU L 152 del 6.7.1972, pag. 15.

⁽¹⁰⁾ GU L 38 dell'11.2.1974, pag. 2.

- 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 motore ⁽¹⁾,
- 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) ⁽²⁾,
- 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) ⁽³⁾,
- 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 motore ⁽⁴⁾,
- 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 motore ⁽⁵⁾,
- 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 rimorchi ⁽⁶⁾,
- 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 motore ⁽⁷⁾,
- 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 rimorchi ⁽⁸⁾,
- 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 rimorchi ⁽⁹⁾,
- 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 rimorchi ⁽¹⁰⁾,
- 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 rimorchi ⁽¹¹⁾,
- 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 rimorchi ⁽¹²⁾,
- 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 proiettori ⁽¹³⁾,
- 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 proiettori ⁽¹⁴⁾,
- 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 motore ⁽¹⁵⁾,
- 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 rimorchi ⁽¹⁶⁾,
- 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 rimorchi ⁽¹⁷⁾,
- 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 motore ⁽¹⁸⁾,

⁽¹⁾ GU L 38 dell'11.2.1974, pag. 22.

⁽²⁾ GU L 165 del 20.6.1974, pag. 16.

⁽³⁾ GU L 221 del 12.8.1974, pag. 1.

⁽⁴⁾ GU L 266 del 2.10.1974, pag. 4.

⁽⁵⁾ GU L 196 del 26.7.1975, pag. 1.

⁽⁶⁾ GU L 24 del 30.1.1976, pag. 1.

⁽⁷⁾ GU L 24 del 30.1.1976, pag. 6.

⁽⁸⁾ GU L 262 del 27.9.1976, pag. 1.

⁽⁹⁾ GU L 262 del 27.9.1976, pag. 32.

⁽¹⁰⁾ GU L 262 del 27.9.1976, pag. 54.

⁽¹¹⁾ GU L 262 del 27.9.1976, pag. 71.

⁽¹²⁾ GU L 262 del 27.9.1976, pag. 85.

⁽¹³⁾ GU L 262 del 27.9.1976, pag. 96.

⁽¹⁴⁾ GU L 262 del 27.9.1976, pag. 122.

⁽¹⁵⁾ GU L 145 del 13.6.1977, pag. 41.

⁽¹⁶⁾ GU L 220 del 29.8.1977, pag. 60.

⁽¹⁷⁾ GU L 220 del 29.8.1977, pag. 72.

⁽¹⁸⁾ GU L 220 del 29.8.1977, pag. 83.

- 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 motore ⁽¹⁾,
- 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 motore ⁽²⁾,
- 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) ⁽³⁾,
- 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 motore ⁽⁴⁾,
- 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 motore ⁽⁵⁾,
- 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 motore ⁽⁶⁾,
- 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 motore ⁽⁷⁾,
- 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 rimorchi ⁽⁸⁾,
- 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 rimorchi ⁽⁹⁾,
- direttiva 92/21/CEE del Consiglio, del 31 marzo 1992, relativa alle masse ed alle dimensioni dei veicoli a motore della categoria M₁ ⁽¹⁰⁾,
- 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 rimorchi ⁽¹¹⁾,
- direttiva 92/23/CEE del Consiglio, del 31 marzo 1992, relativa ai pneumatici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi nonché al loro montaggio ⁽¹²⁾,
- 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 motore ⁽¹³⁾,
- 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 N ⁽¹⁴⁾,
- 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 aggancio a detti veicoli ⁽¹⁵⁾,
- 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 motore ⁽¹⁶⁾,
- 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/CEE ⁽¹⁷⁾,
- 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/CEE ⁽¹⁸⁾,
- 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/CEE ⁽¹⁹⁾,

⁽¹⁾ GU L 220 del 29.8.1977, pag. 95.

⁽²⁾ GU L 267 del 19.10.1977, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 81 del 28.3.1978, pag. 3.

⁽⁴⁾ GU L 81 del 28.3.1978, pag. 27.

⁽⁵⁾ GU L 81 del 28.3.1978, pag. 49.

⁽⁶⁾ GU L 168 del 26.6.1978, pag. 45.

⁽⁷⁾ GU L 325 del 20.11.1978, pag. 1.

⁽⁸⁾ GU L 124 del 5.5.1989, pag. 1.

⁽⁹⁾ GU L 103 del 23.4.1991, pag. 5.

⁽¹⁰⁾ GU L 129 del 14.5.1992, pag. 1.

⁽¹¹⁾ GU L 129 del 14.5.1992, pag. 11.

⁽¹²⁾ GU L 129 del 14.5.1992, pag. 95.

⁽¹³⁾ GU L 129 del 14.5.1992, pag. 154.

⁽¹⁴⁾ GU L 409 del 31.12.1992, pag. 17.

⁽¹⁵⁾ GU L 195 del 29.7.1994, pag. 1.

⁽¹⁶⁾ GU L 281 del 23.11.1995, pag. 1.

⁽¹⁷⁾ GU L 169 dell'8.7.1996, pag. 1.

⁽¹⁸⁾ GU L 18 del 21.1.1997, pag. 7.

⁽¹⁹⁾ GU L 233 del 25.8.1997, pag. 1.

- 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 rimorchi ⁽¹⁾,
- 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 Consiglio ⁽²⁾,
- 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 Consiglio ⁽³⁾,
- 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/CE ⁽⁴⁾,
- 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/CEE ⁽⁵⁾.

(34) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire la realizzazione del mercato interno grazie all'introduzione di requisiti tecnici comuni relativi alla sicurezza e all'efficienza ambientale dei veicoli a motore e degli pneumatici, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, a causa delle sue dimensioni, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire, in base al principio di sussidiarietà, sancito dall'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo, in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

⁽¹⁾ GU L 11 del 16.1.1999, pag. 25.

⁽²⁾ GU L 203 del 10.8.2000, pag. 9.

⁽³⁾ GU L 292 del 9.11.2001, pag. 21.

⁽⁴⁾ GU L 42 del 13.2.2002, pag. 1.

⁽⁵⁾ GU L 25 del 29.1.2004, pag. 1.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

OGGETTO, AMBITO DI APPLICAZIONE E DEFINIZIONI

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento fissa i requisiti:

- 1) per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche ad essi destinati per quanto riguarda la loro sicurezza;
- 2) per l'omologazione dei veicoli a motore, in riferimento ai sistemi di controllo della pressione degli pneumatici, per quanto riguarda la loro sicurezza, l'efficienza dei carburanti e le emissioni di CO₂ e, in riferimento agli indicatori di cambio di marcia, per quanto riguarda la loro efficienza dei carburanti e le emissioni di CO₂; e
- 3) per l'omologazione degli 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 nella parte A dell'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, per consentire loro 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, munito di sedili e predisposto 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»: uno o due numeri che indicano il carico che lo pneumatico può sopportare, singolarmente o in configurazione singola e accoppiata, alla velocità corrispondente alla categoria di velocità associata e se usato in conformità delle prescrizioni specificate dal costruttore;
- 7) «sistema di controllo della pressione degli pneumatici»: un sistema montato su un veicolo, capace di valutare la pressione degli pneumatici o il variare della pressione nel tempo e di trasmettere le relative informazioni all'utente con il veicolo in marcia;
- 8) «pneumatico per uso speciale»: uno pneumatico destinato a usi misti su strada, fuori strada o ad altri usi speciali;
- 9) «pneumatico professionale da fuori strada»: uno pneumatico per uso speciale impiegato essenzialmente fuori strada in condizioni estreme;
- 10) «pneumatico rinforzato» o «extra load»: una struttura dello pneumatico di categoria C1 la cui carcassa è progettata per sopportare un carico maggiore rispetto a uno pneumatico normale della medesima categoria;
- 11) «pneumatico invernale»: uno pneumatico, la cui scolpitura, composizione o struttura del battistrada sono progettate principalmente per ottenere su suolo innevato prestazioni migliori di quelle di uno pneumatico normale riguardo alla sua capacità di avviare o mantenere il moto del veicolo;
- 12) «pneumatico di scorta a uso temporaneo di tipo T»: uno pneumatico di scorta progettato per un uso temporaneo ad una pressione più elevata di quella ammessa per pneumatici standard e rinforzati;
- 13) «pneumatico da trazione»: uno pneumatico delle classi C2 o C3, recante la scritta «M + S» o «M.S.» o «M&S» e destinato a essere installato su uno o più assi 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) «cambio manuale»: un cambio che può essere utilizzato 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.

CAPO 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 delle relative misure d'attuazione.
2. I costruttori possono scegliere di presentare la domanda di omologazione per quanto riguarda tutti i sistemi e il montaggio di tutti i componenti e le entità tecniche coperti dal presente regolamento oppure di omologazione per quanto riguarda uno o più sistemi e il montaggio di uno o più componenti o di una o più entità tecniche coperti dal presente regolamento. Un'omologazione ai sensi dei regolamenti UNECE elencati all'allegato IV è considerata un'omologazione CE ai sensi del presente regolamento e delle relative misure di attuazione.
3. I costruttori devono dimostrare che tutti i nuovi sistemi, i componenti e le entità tecniche, venduti o messi in servizio nella Comunità, sono omologati ai sensi del presente regolamento e delle relative misure di attuazione.

Articolo 5

Requisiti generali e prove

1. I costruttori garantiscono che i veicoli siano progettati, costruiti e assemblati in modo da ridurre al minimo i rischi di lesioni per gli occupanti del veicolo e per gli altri utenti della strada.
2. I costruttori garantiscono che i veicoli, i sistemi, i componenti e le entità tecniche soddisfino i requisiti 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 e 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) al/ai dispositivo/i di protezione contro un impiego non autorizzato;
- k) ai sistemi di identificazione del veicolo;
- l) alle masse e dimensioni;
- m) alla 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, ai componenti e alle unità tecniche destinati a tali veicoli, come specificato 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 rispettano 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 paragrafi da 2 a 5 del presente articolo e alle relative misure di attuazione.
2. I veicoli appartenenti alle categorie N₂ ed N₃ sono 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 ridotti al minimo.
3. I veicoli appartenenti alle categorie N₂, N₃, O₃ e O₄ sono costruiti in modo da garantire che, in caso urto laterale provocato da un utente della strada non protetto, i rischi di lesioni per quest'ultimo siano ridotti al minimo.
4. La cabina del veicolo o lo spazio per il conducente e i passeggeri sono sufficientemente robusti da proteggere gli occupanti in caso di urto o di ribaltamento, tenendo conto del regolamento UNECE n. 29.
5. I veicoli appartenenti alle categorie N₂, N₃, O₃ e O₄ sono costruiti in modo da ridurre al minimo l'effetto degli spruzzi del veicolo sulla visibilità per i conducenti degli altri veicoli.

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 rispettano anche quelli di cui ai paragrafi da 2 a 5 del presente articolo e alle relative misure di attuazione.

2. La capacità di carico di un veicolo, comprendente passeggeri a sedere, in piedi e utenti di sedie a rotelle, è adeguata alla massa, dimensione e forma del veicolo.

3. Le carrozzerie dei veicoli sono progettate e costruite in modo tale da 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 sono accessibili alle persone a mobilità ridotta come gli utenti di sedie a rotelle.

5. I materiali usati per gli interni delle carrozzerie degli autobus evitano per quanto possibile, o almeno ritardano, le fiamme per consentire agli occupanti di evacuare il veicolo in caso di incendio.

Articolo 8

Classificazione degli pneumatici

1. Gli pneumatici sono classificati nel modo seguente:
 - 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 singolo ≤ 121 e codice 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 singolo ≤ 121 e codice di velocità ≤ «M»;
 - ii) indice capacità di carico, montaggio singolo ≥ 122.

Uno pneumatico può essere classificato in più classi se rispetta tutti i requisiti di ciascuna delle classi nelle quali è classificato.

2. Si applica l'elenco degli indici di capacità di carico e delle relative masse contenuto nei regolamenti UNECE n. 30 e n. 54.

Articolo 9

Disposizioni specifiche relative agli pneumatici dei veicoli, al montaggio degli pneumatici e ai sistemi di controllo della pressione degli pneumatici

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

2. I veicoli della categoria M₁ sono dotati di sistemi precisi di controllo della pressione degli 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 degli pneumatici, nell'interesse di un ottimale consumo di carburante e della sicurezza stradale. Per ottenere ciò sono fissati nelle specifiche tecniche dei limiti adeguati, che consentono altresì un approccio improntato alla neutralità tecnologica e all'efficienza dei costi per lo sviluppo di sistemi precisi di controllo della pressione degli pneumatici.

3. Tutti gli pneumatici C1 rispettano i requisiti di aderenza sul bagnato di cui alla parte A dell'allegato II.

4. Tutti gli pneumatici rispettano i requisiti di resistenza al rotolamento di cui alla parte B dell'allegato II.

5. Tutti gli pneumatici rispettano i requisiti di rumorosità di rotolamento di cui alla parte C dell'allegato II.

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

- a) a pneumatici appartenenti a categorie di velocità inferiori a 80 km/h;
- b) a pneumatici il cui diametro nominale non superi 254 mm o sia pari o superiore a 635 mm;
- c) a pneumatici di scorta ad uso temporaneo di tipo T;
- d) a pneumatici progettati per essere montati soltanto su veicoli immatricolati per la prima volta prima del 1° ottobre 1990;
- e) a pneumatici muniti di dispositivi supplementari 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 agli pneumatici professionali da fuori strada.

Articolo 10

Sistemi avanzati per veicoli

1. Fatte salve le esenzioni stabilite conformemente all'articolo 14, paragrafo 3, lettera a), i veicoli appartenenti alle categorie M₂, M₃, N₂ ed N₃ sono muniti di un dispositivo avanzato di frenata d'emergenza che rispetti i requisiti del presente regolamento e delle relative misure di attuazione.

2. Fatte salve le esenzioni stabilite conformemente all'articolo 14, paragrafo 3, lettera a), i veicoli appartenenti alle categorie M₂, M₃, N₂ ed N₃ sono muniti di un sistema di avviso di deviazione dalla corsia che rispetti 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 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 rispetta i requisiti del presente regolamento e delle relative misure di attuazione.

2. Ad esclusione dei veicoli fuoristrada definiti ai punti 4.2 e 4.3 della parte A dell'allegato II della direttiva 2007/46/CE, i seguenti veicoli appartenenti alle categorie elencate sono dotati di un sistema elettronico di controllo della stabilità che rispetta 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, gli autobus 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 punti 5.7 e 5.8 della parte A dell'allegato II, della direttiva 2007/46/CE;
- c) i veicoli appartenenti alle categorie O₃ e O₄ 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.

CAPO III

OBBLIGHI DEGLI STATI MEMBRI

Articolo 13

Omologazione di veicoli, componenti ed entità tecniche separate

1. A partire dal 1° novembre 2011 le autorità nazionali rifiutano, per motivi riguardanti i sistemi elettronici di controllo della stabilità, il rilascio dell'omologazione CE o nazionale ai nuovi tipi di veicoli appartenenti alle categorie M₁ e N₁ che non sono conformi al presente regolamento e alle relative misure di attuazione.

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

2. A partire dal 1° novembre 2012, le autorità nazionali rifiutano, per motivi riguardanti gli 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:

- a) dell'omologazione CE o nazionale, ai nuovi tipi di veicoli appartenenti alle categorie specificate in tali articoli e nelle relative misure di attuazione, se tali veicoli non sono conformi al presente regolamento e alle relative misure di attuazione; e
- b) dell'omologazione CE di componente/unità tecnica separata, in relazione ai nuovi tipi di componenti o unità tecniche separate destinate a tali veicoli, se tali componenti o unità tecniche separate non sono conformi al presente regolamento e alle relative misure di attuazione.

3. A partire dal 1° novembre 2012, le autorità nazionali rifiutano, per motivi riguardanti gli 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 CE di componente/unità tecnica separata ai nuovi tipi di pneumatici che non siano conformi al presente regolamento e alle relative misure di attuazione.

A partire dal 1° novembre 2013, le autorità nazionali rifiutano, per motivi riguardanti gli 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 CE o nazionale, ai nuovi tipi di veicolo appartenenti alle categorie M, N e O che siano conformi al presente regolamento e alle relative misure di attuazione.

4. 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, cessano 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, e ne vietano l'immatricolazione, la vendita e l'entrata in servizio di tali veicoli, se non sono conformi al presente regolamento e alle relative misure di attuazione.

5. A partire dal 1° novembre 2014 le autorità nazionali, per motivi riguardanti gli 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 degli pneumatici della categoria C3 e i valori limite di resistenza al rotolamento di cui alla tabella 2 della parte B dell'allegato II:

matici della categoria C3 e i valori limite di resistenza al rotolamento di cui alla tabella 2 della parte B dell'allegato II:

- a) cessano di considerare validi ai fini dell'articolo 26 della direttiva 2007/46/CE i certificati di idoneità dei veicoli nuovi appartenenti alle categorie specificate nei predetti articoli e vietano l'immatricolazione, la vendita e l'entrata in servizio di tali veicoli, se questi ultimi sono conformi al presente regolamento e alle relative misure di attuazione; e
- b) vietano la vendita e l'entrata in servizio dei componenti nuovi o unità tecniche separate destinate a tali veicoli, se tali componenti o unità tecniche separate non sono conformi al presente regolamento e alle relative misure di attuazione.

6. A partire dal 1° novembre 2016 le autorità nazionali, per motivi riguardanti il rumore di rotolamento degli pneumatici e, in caso di 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:

- a) cessano 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 e vietano l'immatricolazione, la vendita e l'entrata in servizio di tali veicoli, se questi ultimi non sono conformi al presente regolamento e alle relative misure di attuazione; e
- b) vietano la vendita e l'entrata in servizio degli pneumatici nuovi destinati a tali veicoli che non siano conformi al presente regolamento e alle relative misure di attuazione.

7. A partire dal 1° novembre 2016 le autorità nazionali rifiutano, per motivi riguardanti la resistenza al rotolamento degli pneumatici, il rilascio dell'omologazione CE di componente/unità tecnica separata ai nuovi tipi di pneumatici che non rispettano i valori limite di resistenza al rotolamento di cui alla tabella 2 della parte B dell'allegato II.

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

9. A partire dal 1° novembre 2018 le autorità nazionali:

- a) per motivi riguardanti i valori limite di resistenza al rotolamento degli pneumatici delle categorie C1 e C2 di cui alla tabella 2 della parte B dell'allegato II cessano 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, e vietano l'immatricolazione, la vendita e l'entrata in servizio di tali veicoli, se questi ultimi non sono conformi al presente regolamento e alle relative misure di attuazione; e

b) vietano la vendita e l'entrata in servizio degli pneumatici nuovi destinati a tali veicoli, se tali pneumatici non rispettano i valori limite di resistenza al rotolamento di cui alla tabella 2 della parte B dell'allegato II.

10. A partire dal 1° novembre 2020 le autorità nazionali:

a) per motivi riguardanti i valori limite di resistenza al rotolamento degli pneumatici delle categorie C3, di cui tabella 2 della parte B dell'allegato II, cessano 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 e vietano l'immatricolazione, la vendita e l'entrata in servizio di tali veicoli, se questi ultimi non sono conformi al presente regolamento e alle sue misure di attuazione; e,

b) vietano la vendita e l'entrata in servizio agli pneumatici nuovi destinati ai predetti veicoli, se tali pneumatici non rispettano i valori limite di resistenza al rotolamento di cui alla tabella 2 della parte B dell'allegato II.

11. Gli pneumatici delle categorie C1, C2 e C3 prodotti anteriormente alle date indicate ai paragrafi 5, 6, 9 e 10 che non rispettano i requisiti dell'allegato II possono essere venduti per un periodo non superiore a trenta mesi a partire da tali date.

12. A partire dal 1° novembre 2013 le autorità nazionali rifiutano, per motivi riguardanti la sicurezza dei veicoli di cui all'articolo 10, il rilascio dell'omologazione CE o nazionale, ai nuovi tipi di veicolo appartenenti alle categorie M₂, M₃, N₂ ed N₃ quando tali veicoli non sono conformi al presente regolamento e alle sue misure di attuazione.

13. A partire dal 1° novembre 2015 le autorità nazionali, per motivi riguardanti la sicurezza dei veicoli di cui all'articolo 10, cessano 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 e vietano l'immatricolazione, la vendita e l'entrata in servizio di tali veicoli, se questi ultimi non sono conformi al presente regolamento e alle relative misure di attuazione.

14. Le autorità nazionali permettono la vendita e l'entrata in servizio di veicoli, componenti ed unità tecniche separate, omologati prima delle date indicate ai paragrafi 1, 2 e 3 e continuano a rilasciare ai veicoli, ai componenti e alle unità tecniche separate l'estensione dell'omologazione ai sensi dell'atto regolamentare in base al quale l'omologazione era stata in origine permessa o rilasciata, purché i requisiti che si applicano a tali veicoli, componenti o unità tecniche separate non siano stati modificati o siano stati aggiunti nuovi requisiti dal presente regolamento e dalle relative misure di attuazione.

Le autorità nazionali permettono la vendita e l'entrata in servizio e continuano a rilasciare ai componenti e alle unità tecniche

separate di ricambio, esclusi gli pneumatici di scorta, destinate a veicoli omologati prima della data indicata ai paragrafi 1, 2 e 3, estensioni dell'omologazione CE ai sensi dell'atto regolamentare in base alla quale erano state in origine permesse o rilasciate.

15. Fatti salvi i paragrafi da 1 a 14, e subordinatamente all'entrata in vigore dei provvedimenti di attuazione di cui all'articolo 14, se un costruttore lo richiede, le autorità nazionali non possono, per motivi riguardanti gli pneumatici e la sicurezza dei veicoli di cui agli articoli da 5 a 12:

a) rifiutare il rilascio dell'omologazione CE o nazionale, a un nuovo tipo di veicolo o il rilascio dell'omologazione CE di componente/unità tecnica separata a un nuovo tipo di componente o di unità tecnica separata, se il veicolo, il componente o l'unità tecnica separata interessati sono conformi al presente regolamento e alle relative misure di attuazione; o

b) vietare l'immatricolazione, la vendita o l'entrata in servizio di un nuovo veicolo o vietare la vendita o l'entrata in servizio di un componente o unità tecnica separata, se il veicolo, il componente o l'unità tecnica separata sono conformi al presente regolamento e alle relative misure di attuazione.

CAPO IV

ATTUAZIONE

Articolo 14

Misure di attuazione

1. La Commissione adotta le seguenti misure di attuazione:

a) norme dettagliate sulle procedure, prove e requisiti tecnici specifici dell'omologazione dei veicoli a motore, dei loro rimorchi, dei 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 uno pneumatico deve avere per essere definito «pneumatico per uso speciale», «pneumatico professionale da fuori strada», «pneumatico rinforzato», «extra load», «pneumatico invernale», «pneumatico di scorta a uso temporaneo di tipo T» o «pneumatico da trazione» in conformità dei punti da 8 a 13 dell'articolo 3, paragrafo 2;

d) disposizioni che modificano i 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;

e) norme dettagliate sul metodo di determinazione dei livelli di rumore di cui al punto 1 della parte C dell'allegato II;

f) modifiche all'allegato IV al fine di includere i regolamenti UNECE divenuti obbligatori ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 4, della decisione 97/836/CE.

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) misure che esentano determinati veicoli o classi di veicoli appartenenti alle categorie M₂, M₃, N₂ e N₃ dall'obbligo di installare i dispositivi avanzati di cui all'articolo 10 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 veicoli in esame;

b) entro il 31 dicembre 2010, e sulla base di un'analisi costi/benefici, misure che abbreviano il periodo stabilito all'articolo 13, paragrafo 11, 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 15, paragrafo 2.

Articolo 15

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.

CAPO V

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 16

Sanzioni per inadempimento

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 co-

struttori e adottano tutti i provvedimenti necessari per garantire l'attuazione. Le sanzioni previste sono effettive, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri comunicano alla Commissione le disposizioni da essi adottate entro il 20 febbraio 2011 o, se del caso, entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore delle pertinenti misure di attuazione e quanto prima ogni successiva modifica delle stesse.

2. I tipi di infrazione soggetti a una sanzione comprendono almeno:

a) il rilascio di dichiarazioni false durante le procedure di omologazione o di richiamo;

b) la falsificazione dei risultati delle prove per l'omologazione;

c) la mancata comunicazione di dati o specifiche tecniche che potrebbero condurre al richiamo o al ritiro dell'omologazione;

Articolo 17

Relazioni

Entro il 1° dicembre 2012, e successivamente ogni tre anni, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione, corredata, ove opportuno, di proposte di modifica al presente regolamento o altre normative comunitarie 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/CE sono modificati in conformità dell'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 a decorrere dal 1° novembre 2014.

2. La direttiva 92/23/CEE è abrogata a decorrere dal 1° novembre 2017.

3. I riferimenti alle direttive abrogate si intendono fatti al presente regolamento.

Articolo 20

Entrata in vigore

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

Esso è applicabile a decorrere dal 1° novembre 2011.

L'articolo 13, paragrafo 15, e l'articolo 14 nonché il punto 1, lettera a), punto iii), punto 1, lettera b), punti iii) e iv), punto 2, lettera c), punto 3, lettera a), punto iii), punto 3, lettera b), punto iii), punto 3, lettera c), punto iii), punto 3, lettera d),

punto iii), punto 3, lettera e), punto iii), e punto 3, lettera f), punto i), dell'allegato III si applicano a decorrere dal 20 agosto 2009.

Il punto 1, lettera a), punto i), il punto 1, lettera b), punto i), il punto 2, lettera a), il punto 3, lettera a), punto i), il punto 3, lettera b), punto i), il punto 3, lettera c), punto i), il punto 3, lettera d), punto i), il punto 3, lettera e), punto i), e il punto 3, lettera f), punto ii), dell'allegato III si applicano a decorrere dal 1° novembre 2014.

Il punto 1, lettera a), punto ii), il punto 1, lettera b), punto ii), il punto 2, lettera b), il punto 3, lettera a), punto ii), il punto 3, lettera b), punto ii), il punto 3, lettera c), punto ii), il punto 3, lettera d), punto ii), il punto 3, lettera e), punto ii), e il punto 4 dell'allegato III si applicano a decorrere dal 1° novembre 2017.

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

Fatto a Bruxelles, addì 13 luglio 2009.

Per il Parlamento europeo
Il presidente
H.-G. PÖTTERING

Per il Consiglio
Il presidente
E. ERLANDSSON

Oggetto	Applicabilità									
	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
Identificazione dei comandi, spie e indicatori	X	X	X	X	X	X				
Sbrinamento/disappannamento	X	(¹)								
Lavacrystalli/tergicristalli	X	(²)								
Sistemi di riscaldamento	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Parafanghi delle ruote	X									
Poggiatesta	X									
Protezione laterale					X	X			X	X
Dispositivi antispruzzi					X	X			X	X
Vetri di sicurezza	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Pneumatici	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Dispositivi di limitazione della velocità		X	X		X	X				
Masse e dimensioni	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Sporgenze esterne delle cabine				X	X	X				
Dispositivi di aggancio	X (³)	X	X	X	X					
Infiammabilità			X							
Autobus		X	X							
Urto frontale	X (⁴)									
Urto laterale	X (⁵)			X (⁵)						
Veicoli destinati al trasporto di merci pericolose				X (⁶)						
Protezione antincastro anteriore					X	X				

(¹) I veicoli di questa categoria sono muniti di un adeguato dispositivo di sbrinamento e di disappannamento del parabrezza.

(²) I veicoli di questa categoria sono muniti di lavacrystalli e tergicristalli adeguati.

(³) Unicamente per i veicoli equipaggiati di dispositivi di aggancio.

(⁴) Massa massima tecnicamente ammissibile non superiore a 2,5 tonnellate.

(⁵) Unicamente applicabile ai veicoli di cui i «punti di riferimento del sedile (punto "R")» del sedile più basso non sia situato a più di 700 mm sopra il livello del suolo. Il punto «R» è definito nel regolamento UNECE n. 95.

(⁶) Unicamente qualora il costruttore chieda l'omologazione di un veicolo destinato al trasporto di merci pericolose.

ALLEGATO II

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

Parte A — REQUISITI DI ADERENZA SUL BAGNATO

Gli pneumatici della classe C1 devono soddisfare i seguenti requisiti:

Categoria di impiego	Indice di aderenza sul bagnato (G)
pneumatico invernale con codice di velocità «Q» o inferiore, escluso «H») che indica una velocità massima ammissibile non superiore a di 160 km/h	≥ 0,9
pneumatico invernale con codice di velocità «R» e superiore, incluso «H») che indica una velocità massima ammissibile superiore a 160 km/h	≥ 1,0
Pneumatico normale (stradale)	≥ 1,1

PARTE B — REQUISITI DI RESISTENZA AL ROTOLAMENTO

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

Tabella 1

Classe di pneumatico	Valore massimo (kg/t) 1 ^a fase
C1	12,0
C2	10,5
C3	8,0

Tabella 2

Classe di pneumatico	Valore massimo (kg/t) 2 ^a fase
C1	10,5
C2	9,0
C3	6,5

Per gli pneumatici invernali i limiti di cui alla tabella 2 sono incrementati di 1 kg/t.

PARTE C — REQUISITI SUL RUMORE DI ROTOLAMENTO

1. I livelli di rumore misurati in conformità della 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 gli 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 dello pneumatico che è stato provato:

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

Per pneumatici invernali, extra load o rinforzati, o qualsiasi combinazione di dette classificazioni i limiti suindicati sono incrementati di 1 dB(A).

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

Classe dello pneumatico	Categoria d'uso	Valori limite in dB(A)
C2	Pneumatici normali	72
	Pneumatici da trazione	73
C3	Pneumatici normali	73
	Pneumatici da trazione	75

Per gli pneumatici per uso speciale i limiti suindicati sono aumentati di 2 dB(A). Per gli pneumatici invernali appartenenti alla categoria C2 di pneumatici da trazione è consentito un ulteriore aumento del valore limite pari a 2 dB(A). Per gli pneumatici invernali 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 modificata come segue.

1) la parte I dell'allegato IV è modificata come segue:

a) la tabella è modificata come segue:

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 aggiunta la seguente riga:

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	Regolamento (CE) n. 661/2009	GU L 200 del 31.7.2009, pag. 1.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

b) l'appendice è modificata come segue:

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 aggiunta la seguente riga:

	Oggetto	Riferimento all'atto normativo	Riferimento alla Gazzetta ufficiale	M ₁
«63	Sicurezza generale	Regolamento (CE) n. 661/2009	GU L 200 del 31.7.2009, pag. 1.	P/A»

iv) nella «Legenda», è aggiunto il seguente testo:

«P/A: Il presente regolamento è applicabile parzialmente. L'ambito di applicazione preciso è stabilito nelle misure di attuazione al regolamento.»

2) Nell'appendice dell'allegato VI, la tabella è modificata come segue:

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 aggiunta la seguente riga:

	Oggetto	Riferimento all'atto normativo ⁽¹⁾	Modificato da	Applicabile alle versioni
«63	Sicurezza generale	Regolamento (CE) n. 661/2009»		

e) nell'appendice 5, la tabella è modificata come segue:

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 aggiunta la seguente riga:

Voce	Oggetto	Riferimento all'atto normativo	Gru mobili della categoria N ₃
«63	Sicurezza generale	Regolamento (CE) n. 661/2009	P/A»

f) il «Significato delle lettere» è modificato come segue:

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. L'ambito di applicazione preciso è stabilito nelle misure di attuazione al presente regolamento»

4) All'allegato XV il punto 46 della tabella è soppresso.

ALLEGATO IV

Elenco dei regolamenti UNECE applicabili su base obbligatoria

—

ALLEGATO V

Date di applicazione 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 applicazione per i nuovi tipi di veicoli

Categoria veicolo	Data di applicazione
M ₂	11 luglio 2013
M ₃ (classe III)	1° novembre 2011
M ₃ < 16 tonnellate (trasmissione pneumatica)	1° novembre 2011
M ₃ (classe II e B) (trasmissione idraulica)	11 luglio 2013
M ₃ (classe III) (trasmissione idraulica)	11 luglio 2013
M ₃ (classe III) (trasmissione con controllo pneumatico e trasmissione di energia idraulica)	11 luglio 2014
M ₃ (classe II) (trasmissione a controllo pneumatico e trasmissione a energia idraulica)	11 luglio 2014
M ₃ (diversa dalle precedenti)	1° novembre 2011
N ₂ (trasmissione idraulica)	11 luglio 2013
N ₂ (trasmissione a controllo pneumatico e trasmissione a energia idraulica)	11 luglio 2014
N ₂ (diversa dalle precedenti)	11 luglio 2012
N ₃ (trattori a due assi per semirimorchi)	1° novembre 2011
N ₃ [trattori a due assi per semirimorchi con trasmissione a controllo pneumatico (ABS)]	1° novembre 2011
N ₃ [tre assi con trasmissione a controllo elettronico (EBS)]	1° novembre 2011
N ₃ [due e tre assi con trasmissione a controllo pneumatico (ABS)]	11 luglio 2012
N ₃ (diversa dalle precedenti)	1° novembre 2011
O ₃ (carico combinato per asse compreso tra 3,5 e 7,5 tonnellate)	11 luglio 2012
O ₃ (diversa dalle precedenti)	1° novembre 2011
O ₄	1° novembre 2011

Tabella 2 — Date di applicazione per i nuovi veicoli

Categoria veicolo	Data di applicazione
M ₂	11 luglio 2015
M ₃ (classe III)	1° novembre 2014
M ₃ < 16 tonnellate (trasmissione pneumatica)	1° novembre 2014
M ₃ (classe II e B) (trasmissione idraulica)	11 luglio 2015
M ₃ (classe III) (trasmissione idraulica)	11 luglio 2015
M ₃ (classe III) (trasmissione a controllo pneumatico e trasmissione a energia idraulica)	11 luglio 2016
M ₃ (classe II) (trasmissione a controllo pneumatico e trasmissione a energia idraulica)	11 luglio 2016
M ₃ (diversa dalle precedenti)	1° novembre 2014
N ₂ (trasmissione idraulica)	11 luglio 2015
N ₂ (trasmissione con controllo pneumatico e trasmissione a energia idraulica)	11 luglio 2016
N ₂ (diversa dalle precedenti)	1° novembre 2014
N ₃ (trattori a due assi per semirimorchi)	1° novembre 2014
N ₃ [trattori a due assi per semirimorchi con trasmissione a controllo pneumatico (ABS)]	1° novembre 2014
N ₃ [tre assi con trasmissione a controllo elettronico (EBS)]	1° novembre 2014
N ₃ [due e tre assi con trasmissione a controllo pneumatico (ABS)]	1° novembre 2014
N ₃ (diversa dalle precedenti)	1° novembre 2014
O ₃ (carico combinato per asse compreso tra 3,5 e 7,5 tonnellate)	1° novembre 2014
O ₃ (diversa dalla precedente)	1° novembre 2014
O ₄	1° novembre 2014