

Gazzetta ufficiale L 325 dell'Unione europea



Edizione
in lingua italiana

Legislazione

62° anno

16 dicembre 2019

Sommario

I Atti legislativi

REGOLAMENTI

- ★ **Regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 novembre 2019 relativo ai requisiti di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, per quanto riguarda la loro sicurezza generale e la protezione degli occupanti dei veicoli e degli altri utenti vulnerabili della strada, che modifica il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio e abroga i regolamenti (CE) n. 78/2009, (CE) n. 79/2009 e (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 631/2009, (UE) n. 406/2010, (UE) n. 672/2010, (UE) n. 1003/2010, (UE) n. 1005/2010, (UE) n. 1008/2010, (UE) n. 1009/2010, (UE) n. 19/2011, (UE) n. 109/2011, (UE) n. 458/2011, (UE) n. 65/2012, (UE) n. 130/2012, (UE) n. 347/2012, (UE) n. 351/2012, (UE) n. 1230/2012 e (UE) 2015/166 della Commissione ⁽¹⁾ 1**

II Atti non legislativi

ACCORDI INTERNAZIONALI

- ★ **Decisione (UE) 2019/2145 del Consiglio del 5 dicembre 2019 relativa alla conclusione, a nome dell'Unione, dell'accordo in forma di scambio di lettere tra l'Unione europea e l'Ucraina che modifica le preferenze commerciali per le carni di pollame e le preparazioni derivate previste dall'accordo di associazione tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica e i loro Stati membri, da una parte, e l'Ucraina, dall'altra 41**

REGOLAMENTI

- ★ **Regolamento (UE) 2019/2146 della Commissione del 26 novembre 2019 che modifica il regolamento (CE) n. 1099/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle statistiche dell'energia per quanto riguarda l'introduzione di aggiornamenti per le statistiche dell'energia annuali, mensili e mensili a breve termine ⁽¹⁾ 43**
- ★ **Regolamento Di Esecuzione (UE) 2019/2147 della Commissione del 28 novembre 2019 che modifica e rettifica il regolamento di esecuzione (UE) 2018/659 relativo alle condizioni per l'introduzione nell'Unione di equidi vivi e di sperma, ovuli ed embrioni di equidi ⁽¹⁾ 99**

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE.

IT

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

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

- ★ Regolamento di esecuzione (UE) 2019/2148 della Commissione del 13 dicembre 2019 relativo a norme specifiche concernenti l'uscita di piante, prodotti vegetali e altri oggetti dalle stazioni di quarantena e dalle strutture di confinamento a norma del regolamento (UE) 2016/2031 del Parlamento europeo e della Commissione 156
- ★ Regolamento di esecuzione (UE) 2019/2149 della Commissione del 13 dicembre 2019 che avvia un riesame relativo ai «nuovi esportatori» del regolamento di esecuzione (UE) 2019/1379 che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di biciclette originarie della Repubblica popolare cinese per un produttore esportatore cinese, abroga il dazio in vigore sulle importazioni di tale produttore esportatore e dispone la registrazione di dette importazioni 159

DECISIONI

- ★ Decisione (UE) 2019/2150 del Consiglio del 9 dicembre 2019 relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di comitato di gestione della convenzione internazionale sull'armonizzazione dei controlli delle merci alle frontiere 165
- ★ Decisione di esecuzione (UE) 2019/2151 della Commissione del 13 dicembre 2019 che stabilisce il programma di lavoro relativo allo sviluppo e all'utilizzazione dei sistemi elettronici previsti dal codice doganale dell'Unione 168

Rettifiche

- ★ Rettifica del regolamento (UE) 2019/2117 della Commissione del 29 novembre 2019 che modifica il regolamento (CE) n. 338/97 del Consiglio relativo alla protezione di specie della flora e della fauna selvatiche mediante il controllo del loro commercio (GU L 000 dell'11.12.2019) 183
- ★ Rettifica del regolamento di esecuzione (UE) 2019/627 della Commissione, del 15.3.2019, che stabilisce modalità pratiche uniformi per l'esecuzione dei controlli ufficiali sui prodotti di origine animale destinati al consumo umano in conformità al regolamento (UE) 2017/625 del Parlamento europeo e del Consiglio e che modifica il regolamento (CE) n. 2074/2005 della Commissione per quanto riguarda i controlli ufficiali (GU L 131 del 17.5.2019) 286
- ★ Rettifica del regolamento di esecuzione (UE) 2019/628 della Commissione, dell'8 aprile 2019, relativo a modelli di certificati ufficiali per determinati animali e merci che modifica il regolamento (CE) n. 2074/2005 e il regolamento di esecuzione (UE) 2016/759 per quanto riguarda tali modelli di certificati (GU L 131 del 17.5.2019) 287

I

(Atti legislativi)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO (UE) 2019/2144 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 27 novembre 2019

relativo ai requisiti di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, per quanto riguarda la loro sicurezza generale e la protezione degli occupanti dei veicoli e degli altri utenti vulnerabili della strada, che modifica il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio e abroga i regolamenti (CE) n. 78/2009, (CE) n. 79/2009 e (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 631/2009, (UE) n. 406/2010, (UE) n. 672/2010, (UE) n. 1003/2010, (UE) n. 1005/2010, (UE) n. 1008/2010, (UE) n. 1009/2010, (UE) n. 19/2011, (UE) n. 109/2011, (UE) n. 458/2011, (UE) n. 65/2012, (UE) n. 130/2012, (UE) n. 347/2012, (UE) n. 351/2012, (UE) n. 1230/2012 e (UE) 2015/166 della Commissione

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 114,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁾ stabilisce disposizioni amministrative e requisiti tecnici per l'omologazione di tutti i nuovi veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche, allo scopo di garantire il buon funzionamento del mercato interno e offrire un elevato livello di sicurezza e prestazioni ambientali.
- (2) Il presente regolamento è un atto normativo ai fini della procedura di omologazione UE stabilita dal regolamento (UE) 2018/858. L'allegato II del regolamento (UE) 2018/858 dovrebbe, pertanto, essere modificato di conseguenza. Le disposizioni amministrative del regolamento (UE) 2018/858, comprese le disposizioni relative alle misure correttive e alle sanzioni, sono pienamente applicabili al presente regolamento.

⁽¹⁾ GU C 440 del 6.12.2018, pag. 90.

⁽²⁾ Posizione del Parlamento europeo del 16 aprile 2019 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio dell'8 novembre 2019.

⁽³⁾ Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1).

- (3) Nei decenni passati, gli sviluppi nel campo della sicurezza dei veicoli hanno recato un importante contributo alla riduzione complessiva del numero di decessi e di lesioni gravi sulle strade. Tuttavia, nel 2017, sulle strade dell'Unione hanno perso la vita 25 300 persone, dato che è rimasto costante negli ultimi quattro anni. Inoltre, 135 000 persone rimangono gravemente ferite ogni anno a seguito di incidenti ⁽⁴⁾. L'Unione dovrebbe fare tutto il possibile per ridurre o eliminare incidenti e lesioni nel settore dei trasporti su strada. Oltre alle misure di sicurezza per proteggere gli occupanti dei veicoli, l'applicazione di misure specifiche al fine di evitare i decessi e le lesioni degli utenti vulnerabili della strada, quali i ciclisti e i pedoni, è necessaria per proteggere gli utenti della strada all'esterno del veicolo. In mancanza di nuove iniziative per la sicurezza stradale generale, l'attuale approccio avrà effetti sulla sicurezza che non riusciranno più a compensare quelli dell'incremento dei volumi di traffico. Occorre pertanto migliorare ulteriormente le prestazioni di sicurezza dei veicoli nell'ambito di un approccio integrato alla sicurezza stradale e allo scopo di proteggere meglio gli utenti vulnerabili della strada.
- (4) Le disposizioni di omologazione dovrebbero garantire che i livelli di prestazione dei veicoli a motore siano valutati in modo ripetibile e riproducibile. Pertanto, i requisiti tecnici di cui al presente regolamento si riferiscono solo a pedoni e ciclisti, poiché solo questi sono attualmente soggetti a prove formalmente armonizzate. Oltre ai pedoni e ai ciclisti gli utenti della strada vulnerabili includono in generale anche altri utenti della strada motorizzati e non, i quali potrebbero utilizzare soluzioni di mobilità personale prive di carrozzeria protettiva. Inoltre, la tecnologia attuale crea una ragionevole aspettativa che i sistemi avanzati reagiscano anche ad altri utenti della strada vulnerabili in condizioni di guida normali, pur non essendo stati sottoposti a prove specifiche. I requisiti tecnici di cui al presente regolamento dovrebbero essere ulteriormente adeguati al progresso tecnico a seguito di un processo di valutazione e di revisione al fine di coprire tutti gli utenti della strada che utilizzano soluzioni di mobilità personale prive di carrozzeria protettiva, come gli utilizzatori di scooter, veicoli autobilanciati e sedie a rotelle.
- (5) Il progresso tecnico nel settore dei sistemi avanzati di sicurezza dei veicoli offre nuove possibilità di far diminuire il numero delle vittime. Per ridurre al minimo il numero di lesioni gravi e decessi è necessario introdurre una serie di nuove tecnologie.
- (6) Nel contesto del regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁵⁾, la Commissione ha valutato la fattibilità di estendere il requisito contenuto in tale regolamento, che prevede l'installazione di taluni sistemi (per esempio sistemi avanzati di frenata d'emergenza e sistemi di monitoraggio della pressione degli pneumatici) in alcune categorie di veicoli, in modo da applicarlo a tutte le categorie. La Commissione ha inoltre valutato la fattibilità tecnica ed economica e la maturità del mercato per quanto riguarda l'imposizione di un nuovo requisito che preveda l'installazione di altri dispositivi avanzati di sicurezza. Sulla base di tali valutazioni, il 12 dicembre 2016 la Commissione ha presentato una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio dal titolo «Salvare vite umane: migliorare la sicurezza dei veicoli nell'UE». Il documento di lavoro dei servizi della Commissione che accompagna questa relazione ha individuato e proposto 19 potenziali misure normative che sarebbero efficaci per ridurre ulteriormente il numero degli incidenti, dei decessi e delle lesioni sulle strade.
- (7) Per garantire la neutralità tecnologica, i requisiti di prestazione dovrebbero consentire sistemi di monitoraggio della pressione degli pneumatici sia diretti che indiretti.
- (8) I sistemi avanzati per veicoli possono essere più efficaci nel ridurre i decessi, diminuire il numero di incidenti stradali e attenuare le lesioni e i danni se sono concepiti per essere pratici per gli utenti. I costruttori di veicoli dovrebbero pertanto fare tutto il possibile per garantire che i sistemi e i dispositivi previsti dal presente regolamento siano sviluppati in modo tale da fornire assistenza al conducente. Il funzionamento di tali sistemi e dispositivi, come pure i loro limiti, dovrebbero essere spiegati in modo chiaro e facilmente comprensibile nelle istruzioni del veicolo a motore.
- (9) I dispositivi e gli avvisi di sicurezza utilizzati nella guida assistita dovrebbero essere facilmente percepibili da tutti i conducenti, compresi gli anziani e le persone con disabilità.
- (10) I sistemi avanzati di frenata di emergenza e di adattamento intelligente della velocità, i sistemi di emergenza di mantenimento della corsia, di avviso di disattenzione e stanchezza del conducente, di avviso avanzato della distrazione del conducente e di rilevamento in retromarcia sono sistemi di sicurezza che offrono un elevato potenziale per una notevole riduzione del numero delle vittime. Inoltre, alcuni di tali sistemi di sicurezza formano la base di tecnologie che saranno usate anche per l'impiego di veicoli automatizzati. I sistemi di sicurezza di questo tipo dovrebbero funzionare senza utilizzare alcun tipo di informazioni biometriche sui conducenti o i passeggeri,

⁽⁴⁾ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/vademecum_2018.pdf

⁽⁵⁾ 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 a essi destinati (GU L 200 del 31.7.2009, pag. 1).

compreso il riconoscimento facciale. È opportuno pertanto introdurre a livello di Unione procedure di prova e norme armonizzate sia per l'omologazione dei veicoli in relazione a tali sistemi, sia per l'omologazione dei sistemi stessi come entità tecniche. I progressi tecnologici di tali sistemi dovrebbero essere presi in considerazione in occasione di ogni valutazione della legislazione vigente, affinché siano adeguati alle esigenze future, pur nel rigoroso rispetto del principio della privacy e della protezione dei dati e al fine di ridurre o eliminare gli incedenti e le lesioni nel trasporto su strada. È altresì necessario assicurare che tali sistemi possano essere utilizzati in condizioni di sicurezza per l'intero ciclo di vita del veicolo.

- (11) Dovrebbe essere possibile disattivare l'adattamento intelligente della velocità, per esempio, quando il conducente riceve falsi avvisi o risposte inadeguate a causa di condizioni meteorologiche inclementi, segnaletica orizzontale temporanea contraddittoria in zone di lavori o segnali stradali fuorvianti, difettosi o mancanti. Tale possibilità di disattivazione dovrebbe essere sotto il controllo del conducente. Dovrebbe consentire che l'adattamento intelligente della velocità sia disattivato per il tempo necessario e che sia riattivato con facilità dal conducente. Quando il sistema è disattivato, possono essere fornite informazioni sul limite di velocità. Il sistema dovrebbe essere sempre attivo al momento dell'accensione del veicolo e il conducente dovrebbe sempre sapere se il sistema è attivato o disattivato.
- (12) Le cinture di sicurezza sono ampiamente riconosciute come uno dei dispositivi di sicurezza più importanti ed efficaci dei veicoli. I sistemi di segnalazione per le cinture di sicurezza non allacciate sono pertanto potenzialmente in grado di prevenire ulteriormente i decessi o di ridurre le lesioni attraverso l'aumento del tasso di utilizzo delle cinture di sicurezza in tutta l'Unione. Per questo motivo, a norma del regolamento (CE) n. 661/2009 il sistema di segnalazione per le cinture di sicurezza non allacciate è stato reso obbligatorio per il sedile del conducente in tutte le autovetture nuove dal 2014 con l'attuazione del regolamento n. 16 delle Nazioni Unite (UNECE) che stabiliva le pertinenti disposizioni tecniche. A seguito della modifica di tale regolamento UNECE per tener conto del progresso tecnico, è obbligatoria anche l'installazione di sistemi di segnalazione per le cinture di sicurezza non allacciate su tutti i sedili anteriori e posteriori dei veicoli M₁ e N₁, come pure su tutti i sedili anteriori dei veicoli N₂, N₃, M₂ e M₃, a decorrere dal 1° settembre 2019 per le nuove tipologie di veicoli a motore e dal 1° settembre 2021 per tutti i nuovi veicoli a motore.
- (13) L'introduzione di registratori di dati di evento che memorizzino una serie di dati essenziali anonimizzati relativi al veicolo, accompagnata da requisiti concernenti la serie di dati, la loro accuratezza e risoluzione nonché la raccolta, la memorizzazione e la recuperabilità di tali dati, in un breve arco di tempo prima, durante e immediatamente dopo la collisione (per esempio innescati dal gonfiaggio dell'airbag) è un passo importante per acquisire dati più precisi e approfonditi sugli incidenti. È opportuno pertanto esigere che tutti i veicoli a motore siano dotati di tali registratori. Tali registratori dovrebbero essere in grado di registrare e memorizzare i dati in modo che questi siano utilizzabili dagli Stati membri per effettuare analisi della sicurezza stradale e valutare l'efficacia delle specifiche misure adottate senza permettere di identificare il proprietario o il titolare di uno specifico veicolo sulla base dei dati memorizzati.
- (14) Qualsiasi trattamento di dati personali, quali le informazioni sul conducente trattate dal registratore di dati di evento, quelle raccolte sull'attenzione e la stanchezza del conducente o sul riconoscimento della distrazione del conducente, dovrebbe essere effettuato in conformità del diritto dell'Unione sulla protezione dei dati, in particolare del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁶⁾. I registratori di dati di evento dovrebbero funzionare con un sistema a circuito chiuso nel quale i dati memorizzati sono sovrascritti e che non permette l'identificazione del veicolo o del titolare. Inoltre, l'avviso della distrazione e della stanchezza del conducente o l'avviso avanzato della distrazione del conducente non dovrebbero registrare o conservare costantemente dati diversi da quelli necessari rispetto alle finalità per le quali sono stati raccolti o altrimenti trattati nell'ambito del sistema a circuito chiuso. Inoltre il trattamento dei dati personali raccolti mediante il sistema eCall di bordo basato sul servizio 112 è soggetto a tutele specifiche stabilite dal regolamento (UE) 2015/758 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁷⁾.
- (15) In alcuni casi i sistemi avanzati di frenata di emergenza o di emergenza di mantenimento della corsia potrebbero non essere pienamente operativi, in particolare a causa di carenze dell'infrastruttura stradale. In tali casi, i sistemi dovrebbero disattivarsi e informare il conducente della loro disattivazione. Se non si disattivano automaticamente, dovrebbe essere possibile spegnerli manualmente. Tale disattivazione dovrebbe essere temporanea e durare soltanto per il periodo durante il quale il sistema non è completamente funzionante. I conducenti potrebbero altresì dover

⁽⁶⁾ Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1).

⁽⁷⁾ Regolamento (UE) 2015/758 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, relativo ai requisiti di omologazione per lo sviluppo del sistema eCall di bordo basato sul servizio 112 e che modifica la direttiva 2007/46/CE (GU L 123 del 19.5.2015, pag. 77).

ignorare il sistema avanzato di frenata di emergenza o il sistema di emergenza di mantenimento della corsia, laddove il funzionamento del sistema potrebbe comportare rischi o danni maggiori. Ciò garantirebbe che i veicoli siano sempre sotto il controllo del conducente. Tuttavia, tali sistemi potrebbero anche riconoscere i casi in cui il conducente non è in grado di agire ed è pertanto necessario un intervento del sistema per evitare che un incidente sia più grave di quanto sarebbe altrimenti.

- (16) Il regolamento (CE) n. 661/2009 esentava furgoni, veicoli utilitari sportivi (SUV) e minivan (MPV) dai requisiti di sicurezza a causa dell'altezza dei sedili e delle caratteristiche di massa del veicolo. Considerando l'accresciuto tasso di penetrazione nel mercato da parte di tali veicoli (da un modesto 3% nel 1996 al 14% nel 2016) e gli sviluppi tecnologici nei controlli della sicurezza elettrica post-collisione, tali esenzioni sono obsolete e non giustificate. È opportuno pertanto eliminare tali esenzioni e applicare a quei veicoli l'intera gamma di requisiti dei sistemi avanzati per veicoli.
- (17) Il regolamento (CE) n. 661/2009 ha notevolmente semplificato la normativa dell'Unione sostituendo 38 direttive con gli equivalenti regolamenti UNECE che sono obbligatori ai sensi della decisione del Consiglio 97/836/CE⁽⁸⁾. Al fine di ottenere un'ulteriore semplificazione, più norme dell'Unione dovrebbero essere sostituite da regolamenti UNECE esistenti che si applicano in via obbligatoria nell'Unione. La Commissione dovrebbe inoltre promuovere e sostenere il lavoro in corso a livello di UNECE per stabilire, senza indugio e conformemente ai più elevati standard di sicurezza stradale disponibili, i requisiti tecnici per l'omologazione dei sistemi di sicurezza dei veicoli, previsti dal presente regolamento.
- (18) È opportuno incorporare nella legislazione in materia di omologazione nell'Unione i regolamenti UNECE e le relative modifiche che l'Unione ha approvato o che applica in conformità della decisione 97/836/CE. Di conseguenza, è opportuno delegare alla Commissione il potere di modificare l'elenco dei regolamenti UNECE che si applicano in via obbligatoria, per garantire che tale elenco rimanga aggiornato.
- (19) Il regolamento (CE) n. 78/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁹⁾ fissa i requisiti per la protezione di pedoni, ciclisti e altri utenti della strada vulnerabili sotto forma di prove di conformità e valori limite per l'omologazione dei veicoli relativamente alla struttura frontale, nonché per l'omologazione dei sistemi di protezione frontale (per esempio paraurti tubolari rigidi). Dopo l'adozione del regolamento (CE) n. 78/2009 i requisiti tecnici e le procedure di prova per i veicoli sono stati ulteriormente sviluppati a livello di UNECE, per tener conto dei progressi tecnici. Per quanto riguarda l'omologazione di veicoli a motore, attualmente nell'Unione si applica anche il regolamento UNECE n. 127 che fissa disposizioni uniformi per l'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle prestazioni dal punto di vista della sicurezza dei pedoni («regolamento UNECE n. 127»).
- (20) Dopo l'adozione del regolamento (CE) n. 79/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁰⁾, i requisiti tecnici e le procedure di prova per l'omologazione di veicoli alimentati a idrogeno e di impianti e componenti a idrogeno sono stati ulteriormente sviluppati a livello di UNECE, per tener conto dei progressi tecnici. Per quanto riguarda l'omologazione di impianti a idrogeno nei veicoli a motore, attualmente nell'Unione si applica anche il regolamento UNECE n. 134 sulle disposizioni uniformi per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro componenti riguardo alle prestazioni dal punto di vista della sicurezza dei veicoli alimentati a idrogeno (HFCV)⁽¹¹⁾ («regolamento UNECE n. 134»). In aggiunta a tali requisiti, criteri relativi alla qualità dei materiali e ai recipienti di rifornimento utilizzati per gli impianti dei veicoli alimentati a idrogeno dovrebbero essere stabiliti a livello di Unione.
- (21) Per motivi di chiarezza, razionalità e semplificazione, è opportuno abrogare i regolamenti (CE) n. 78/2009, (CE) n. 79/2009 e (CE) n. 661/2009 e sostituirli con il presente regolamento.

⁽⁸⁾ Decisione del Consiglio 97/836/CE 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 e alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore e alle condizioni del riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali prescrizioni («accordo del 1958 riveduto») (GU L 346 del 17.12.1997, pag. 78).

⁽⁹⁾ Regolamento (CE) n. 78/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 gennaio 2009, concernente l'omologazione dei veicoli a motore in relazione alla protezione dei pedoni e degli altri utenti della strada vulnerabili, che modifica la direttiva 2007/46/CE e abroga le direttive 2003/102/CE e 2005/66/CE (GU L 35 del 4.2.2009, pag. 1).

⁽¹⁰⁾ Regolamento (CE) n. 79/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 gennaio 2009, relativo all'omologazione di veicoli a motore alimentati a idrogeno e che modifica la direttiva 2007/46/CE (GU L 35 del 4.2.2009, pag. 32).

⁽¹¹⁾ GU L 129 del 17.5.2019, pag. 43.

- (22) Storicamente, le norme dell'Unione hanno limitato la lunghezza totale delle combinazioni di autocarri: da ciò derivano le tipiche configurazioni con la cabina sopra il motore, che massimizzano lo spazio per il carico. La posizione elevata del conducente ha però allargato gli angoli morti, peggiorando la visibilità diretta attorno alla cabina dell'autocarro. Questa è una delle cause principali degli incidenti con autocarri che coinvolgono utenti vulnerabili della strada. Migliorando la visione diretta si potrebbe ridurre notevolmente il numero di vittime: è opportuno pertanto introdurre requisiti atti a conseguire tale miglioramento in modo da migliorare la visibilità diretta di pedoni, ciclisti e altri utenti vulnerabili della strada dal sedile del conducente, riducendo al massimo gli angoli morti davanti e al lato del conducente. Si dovrebbe tenere conto delle specificità delle diverse categorie di veicoli.
- (23) I veicoli automatizzati hanno il potenziale per recare un contributo preziosissimo nella riduzione dei decessi sulle strade dato che, secondo le stime, oltre il 90 % degli incidenti stradali è provocato in qualche misura da errori umani. Dal momento che i veicoli automatizzati sostituiranno gradualmente il conducente in alcuni suoi compiti, è opportuno adottare e promuovere a livello internazionale nell'ambito del Forum mondiale per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli (WP.29) dell'UNECE norme e requisiti tecnici armonizzati a livello dell'Unione per i sistemi dei veicoli automatizzati, anche quelli riguardanti la garanzia verificabile sulla sicurezza per i processi decisionali dei veicoli automatizzati.
- (24) Gli utenti della strada quali i pedoni e i ciclisti nonché i conducenti di veicoli non automatizzati che non possono ricevere informazioni elettroniche da veicolo a veicolo sul comportamento di un veicolo automatizzato dovrebbero essere tenuti informati su tale comportamento con mezzi convenzionali, come previsto nei regolamenti UNECE o negli altri atti normativi il prima possibile a partire dalla loro entrata in vigore.
- (25) La guida in convoglio (platooning) può potenzialmente rendere il trasporto del futuro più sicuro, pulito ed efficiente. In previsione dell'avvento della tecnologia della guida in convoglio e delle norme pertinenti, sarà necessario introdurre un quadro normativo con procedure e norme armonizzate.
- (26) La connettività e l'automazione dei veicoli aumenta la possibilità di accessi a distanza non autorizzati ai dati di bordo e di modifiche illegali via etere al software. Per tenere conto di tali rischi, i regolamenti UNECE o gli altri atti normativi sulla cibersicurezza dovrebbero essere applicati su base obbligatoria il prima possibile a partire dalla loro entrata in vigore.
- (27) Le modifiche del software possono alterare in modo sostanziale le funzionalità dei veicoli. È opportuno stabilire norme armonizzate e requisiti tecnici per le modifiche del software in linea con le procedure di omologazione. Di conseguenza, i regolamenti UNECE o gli altri atti normativi sulle procedure di aggiornamento del software dovrebbero essere applicati su base obbligatoria il prima possibile a partire dalla loro entrata in vigore. Tali misure in materia di sicurezza non dovrebbero tuttavia compromettere gli obblighi per il costruttore di veicoli di fornire l'accesso a informazioni diagnostiche globali e a dati di bordo pertinenti per la riparazione e la manutenzione del veicolo.
- (28) L'Unione dovrebbe continuare a promuovere a livello di UNECE lo sviluppo di requisiti tecnici per la rumorosità, la resistenza al rotolamento e le prestazioni di aderenza sul bagnato degli pneumatici. Ciò in quanto il regolamento UNECE n. 117 sulle disposizioni uniformi relative all'omologazione dei pneumatici per quanto concerne le emissioni sonore prodotte dal rotolamento e l'aderenza sul bagnato e/o la resistenza al rotolamento ⁽¹²⁾ («Regolamento UNECE n. 117») contiene attualmente tali disposizioni dettagliate. Il processo di adattamento dei requisiti relativi agli pneumatici al fine di tener conto dei progressi tecnici dovrebbe essere portato avanti con rapidità e con obiettivi ambiziosi a livello di UNECE, in particolare per garantire che le prestazioni degli pneumatici siano valutate anche alla fine del ciclo di vita degli stessi, quando sono consumati, e per promuovere l'idea che gli pneumatici dovrebbero soddisfare i requisiti per tutta la loro durata, senza essere sostituiti prematuramente. I requisiti attualmente previsti dal regolamento (CE) n. 661/2009 per le prestazioni degli pneumatici dovrebbero essere sostituiti da regolamenti UNECE equivalenti.
- (29) Al fine di garantire l'efficacia del presente regolamento, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) per integrare il presente regolamento per quanto riguarda i requisiti di omologazione concernenti i sistemi avanzati per veicoli e per modificare l'allegato II del presente regolamento in modo da tener conto del progresso tecnico e degli sviluppi normativi. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate

⁽¹²⁾ GUL 218 del 12.8.2016, pag.1.

consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016 ⁽¹³⁾. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

- (30) È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁴⁾.
- (31) In vista dell'allineamento della normativa dell'Unione, che fa riferimento alla procedura di regolamentazione con controllo, al quadro giuridico introdotto dal TFUE, oltre che per semplificare la normativa dell'Unione in materia di sicurezza dei veicoli, è opportuno abrogare i seguenti regolamenti e sostituirli con atti di esecuzione adottati a norma del presente regolamento:
- regolamento (CE) n. 631/2009 della Commissione ⁽¹⁵⁾,
 - regolamento (UE) n. 406/2010 della Commissione ⁽¹⁶⁾,
 - regolamento (UE) n. 672/2010 della Commissione ⁽¹⁷⁾,
 - regolamento (UE) n. 1003/2010 della Commissione ⁽¹⁸⁾,
 - regolamento (UE) n. 1005/2010 della Commissione ⁽¹⁹⁾,
 - regolamento (UE) n. 1008/2010 della Commissione ⁽²⁰⁾,
 - regolamento (UE) n. 1009/2010 della Commissione ⁽²¹⁾,
 - regolamento (UE) n. 19/2011 della Commissione ⁽²²⁾,

⁽¹³⁾ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

⁽¹⁴⁾ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

⁽¹⁵⁾ Regolamento (CE) n. 631/2009 della Commissione, del 22 luglio 2009, recante disposizioni di applicazione dell'allegato I del regolamento (CE) n. 78/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio concernente l'omologazione dei veicoli a motore in relazione alla protezione dei pedoni e degli altri utenti della strada vulnerabili, che modifica la direttiva 2007/46/CE e abroga le direttive 2003/102/CE e 2005/66/CE (GU L 195 del 25.7.2009, pag. 1).

⁽¹⁶⁾ Regolamento (UE) n. 406/2010 della Commissione, del 26 aprile 2010, recante disposizioni di applicazione del regolamento (CE) n. 79/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione di veicoli a motore alimentati a idrogeno (GU L 122 del 18.5.2010, pag. 1).

⁽¹⁷⁾ Regolamento (UE) n. 672/2010 della Commissione, del 27 luglio 2010, relativo ai requisiti di omologazione dei dispositivi di sbrinamento e disappannamento del parabrezza di alcuni veicoli a motore e che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche a essi destinati (GU L 196 del 28.7.2010, pag. 5).

⁽¹⁸⁾ Regolamento (UE) n. 1003/2010 della Commissione, dell'8 novembre 2010, relativo ai requisiti di omologazione dell'alloggiamento per il montaggio delle targhe d'immatricolazione posteriori dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche a essi destinati (GU L 291 del 9.11.2010, pag. 22).

⁽¹⁹⁾ Regolamento (UE) n. 1005/2010 della Commissione, dell'8 novembre 2010, relativo ai requisiti di omologazione per i dispositivi di rimorchio dei veicoli a motore, che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche a essi destinati (GU L 291 del 9.11.2010, pag. 36).

⁽²⁰⁾ Regolamento (UE) n. 1008/2010 della Commissione, del 9 novembre 2010, relativo ai requisiti per l'omologazione dei tergicristalli e dei lavacristalli di alcuni veicoli a motore e che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche a essi destinati (GU L 292 del 10.11.2010, pag. 2).

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

⁽²²⁾ Regolamento (UE) n. 19/2011 della Commissione, dell'11 gennaio 2011, relativo ai requisiti dell'omologazione per la targhetta regolamentare del costruttore e per il numero di identificazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche a essi destinati (GU L 8 del 12.1.2011, pag. 1).

- regolamento (UE) n. 109/2011 della Commissione ⁽²³⁾,
- regolamento (UE) n. 458/2011 della Commissione ⁽²⁴⁾,
- regolamento (UE) n. 65/2012 della Commissione ⁽²⁵⁾,
- regolamento (UE) n. 130/2012 della Commissione ⁽²⁶⁾,
- regolamento (UE) n. 347/2012 della Commissione ⁽²⁷⁾,
- regolamento (UE) n. 351/2012 della Commissione ⁽²⁸⁾,
- regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione ⁽²⁹⁾,
- regolamento (UE) 2015/166 della Commissione ⁽³⁰⁾.

- (32) Dal momento che le omologazioni UE concesse ai sensi dei regolamenti (CE) n. 78/2009, (CE) n. 79/2009 o (CE) n. 661/2009 e delle loro misure di esecuzione si devono considerare equivalenti a quelli concessi ai sensi del presente regolamento, a meno che i pertinenti requisiti non siano modificati dal presente regolamento o fino a quando non siano modificati da atti delegati o atti di esecuzione adottati a norma del presente regolamento, occorre introdurre disposizioni transitorie per evitare che tali omologazioni siano invalidate.
- (33) Le date per il rifiuto del rilascio dell'omologazione UE, il rifiuto dell'immatricolazione di un veicolo e il divieto dell'immissione sul mercato o della messa in circolazione di componenti ed entità tecniche dovrebbero essere stabilite per ciascun articolo regolamentato.
- (34) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire la garanzia del corretto funzionamento del mercato interno grazie all'introduzione di requisiti tecnici armonizzati relativi alla sicurezza e all'efficienza ambientale dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, a motivo della sua portata e dei suoi effetti, essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

⁽²³⁾ Regolamento (UE) n. 109/2011 della Commissione, del 27 gennaio 2011, che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio riguardo ai requisiti di omologazione di talune categorie di veicoli a motore e dei loro rimorchi per quanto concerne i sistemi antispruzzi (GU L 34 del 9.2.2011, pag. 2).

⁽²⁴⁾ Regolamento (UE) n. 458/2011 della Commissione, del 12 maggio 2011, relativo ai requisiti dell'omologazione per tipo dei veicoli a motore e dei loro rimorchi riguardo al montaggio degli pneumatici e che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche a essi destinati (GU L 124 del 13.5.2011, pag. 11).

⁽²⁵⁾ Regolamento (UE) n. 65/2012 della Commissione, del 24 gennaio 2012, che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio riguardo agli indicatori di cambio marcia e che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 28 del 31.1.2012, pag. 24).

⁽²⁶⁾ Regolamento (UE) n. 130/2012 della Commissione, del 15 febbraio 2012, sui requisiti di omologazione per i veicoli a motore relativamente all'accesso e alla manovrabilità del veicolo e che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche a essi destinati (GU L 43 del 16.2.2012, pag. 6).

⁽²⁷⁾ Regolamento (UE) n. 347/2012 della Commissione, del 16 aprile 2012, che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i requisiti per l'omologazione di talune categorie di veicoli a motore relativamente ai dispositivi avanzati di frenata d'emergenza (GU L 109 del 21.4.2012, pag. 1).

⁽²⁸⁾ Regolamento (UE) n. 351/2012 della Commissione, del 23 aprile 2012, che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i requisiti per l'omologazione relativi all'installazione di sistemi di avviso di deviazione dalla corsia di marcia nei veicoli a motore (GU L 110 del 24.4.2012, pag. 18).

⁽²⁹⁾ Regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione, del 12 dicembre 2012, che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i requisiti di omologazione per le masse e le dimensioni dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 353 del 21.12.2012, pag. 31).

⁽³⁰⁾ Regolamento (UE) 2015/166 della Commissione, del 3 febbraio 2015, che integra e modifica il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto concerne l'inclusione di procedure, metodi di valutazione e prescrizioni tecniche specifici, e che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (UE) n. 1003/2010, (UE) n. 109/2011 e (UE) n. 458/2011 della Commissione (GU L 28 del 4.2.2015, pag. 3).

- (35) È opportuno definire, tramite atti delegati e atti di esecuzione, dettagliati requisiti tecnici e procedure di prova adeguate, nonché disposizioni relative a procedure e specifiche tecniche uniformi per l'omologazione dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche, con sufficiente anticipo rispetto alla loro data di applicazione in modo da concedere ai costruttori tempo sufficiente per adeguarsi ai requisiti contenuti nel presente regolamento e negli atti delegati e di esecuzione adottati a norma di quest'ultimo. Alcuni veicoli sono prodotti in piccole quantità. È pertanto opportuno che i requisiti fissati dal presente regolamento e dagli atti delegati e di esecuzione adottati a norma di quest'ultimo tengano conto di tali veicoli o classi di veicoli qualora i suddetti requisiti siano incompatibili con l'utilizzo o la progettazione di tali veicoli, o qualora gli oneri supplementari da essi imposti risultino sproporzionati. L'applicazione del presente regolamento dovrebbe pertanto essere differita,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

Oggetto, ambito di applicazione e definizioni

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento stabilisce i requisiti:

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

Articolo 2

Ambito di applicazione

Il presente regolamento si applica ai veicoli delle categorie M, N e O, come definiti all'articolo 4 del regolamento (UE) 2018/858 e ai sistemi, componenti ed entità tecniche concepiti e costruiti per tali veicoli.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni di cui all'articolo 3 del regolamento (UE) 2018/858.

Si applicano inoltre le seguenti definizioni:

- 1) «utenti vulnerabili della strada»: utenti della strada non motorizzati, in particolare ciclisti e pedoni, e utenti di veicoli a motore a due ruote;
- 2) «sistema di monitoraggio della pressione degli pneumatici»: un sistema montato su un veicolo, capace di valutare la pressione degli pneumatici o le sue variazioni nel tempo e di trasmettere le relative informazioni all'utente a veicolo in marcia;
- 3) «adattamento intelligente della velocità»: un sistema che aiuta il conducente a mantenere la velocità più appropriata all'ambiente stradale fornendo un segnale apposito adeguato;
- 4) «interfaccia di installazione di dispositivi di tipo alcolock»: interfaccia standardizzata che semplifica l'installazione postvendita di dispositivi di tipo alcolock;
- 5) «avviso di disattenzione e stanchezza del conducente»: un sistema che valuta il livello di attenzione del conducente mediante l'analisi dei sistemi del veicolo e, se necessario, avverte il conducente;

- 6) «avviso avanzato della distrazione del conducente»: un sistema che aiuta il conducente a continuare a prestare attenzione alla situazione del traffico e che avverte il conducente quando si distrae;
- 7) «segnalazione di arresto di emergenza»: una funzione di segnalazione luminosa che indica agli altri utenti della strada che si trovano dietro al veicolo che si sta applicando al veicolo una forza di decelerazione elevata in relazione alle condizioni prevalenti della strada;
- 8) «rilevamento in retromarcia»: un sistema che segnala al conducente la presenza di persone o oggetti dietro il veicolo, con lo scopo principale di evitare collisioni in retromarcia;
- 9) «sistema di avviso di deviazione dalla corsia»: un sistema che avverte il conducente di una deviazione del veicolo dalla sua corsia di marcia;
- 10) «sistema avanzato di frenata di emergenza»: un sistema in grado di individuare automaticamente una possibile collisione e di attivare il sistema di frenata del veicolo per farlo rallentare al fine di evitare o di attenuare una collisione;
- 11) «sistema di emergenza di mantenimento della corsia»: un sistema che aiuta il conducente a mantenere una posizione sicura del veicolo rispetto al limite della corsia o della strada almeno quando si verifica o sta per verificarsi una deviazione dalla corsia e una collisione potrebbe essere imminente;
- 12) «interruttore generale del veicolo»: il dispositivo mediante il quale l'elettronica di bordo è attivata passando dallo stato di spegnimento, proprio del veicolo parcheggiato senza conducente a bordo, a quello di normale operatività;
- 13) «registratore di dati di evento»: un sistema progettato esclusivamente al fine di registrare e memorizzare i parametri relativi agli incidenti e le informazioni immediatamente prima, durante e immediatamente dopo una collisione;
- 14) «sistema di protezione frontale»: una o più strutture separate, quale un paraurti tubolare rigido, o un paraurti aggiuntivo che, in aggiunta a quello originale, è destinato a proteggere la superficie esterna del veicolo da danni derivanti dalla collisione con un oggetto, a eccezione delle strutture la cui massa è inferiore a 0,5 kg, destinate alla protezione soltanto delle luci del veicolo;
- 15) «paraurti»: qualsiasi struttura della sezione inferiore della parte anteriore esterna di un veicolo, compresi gli elementi accessori, destinata a proteggere il veicolo in caso di scontro frontale a bassa velocità con un altro veicolo; non sono compresi, tuttavia, i sistemi di protezione frontale;
- 16) «veicolo alimentato a idrogeno»: qualsiasi veicolo a motore che usi l'idrogeno come combustibile per la propulsione del veicolo;
- 17) «impianto a idrogeno»: un complesso di parti di collegamento e componenti a idrogeno, installato su veicoli alimentati a idrogeno, a esclusione del sistema di propulsione a idrogeno o del motore ausiliario;
- 18) «sistema di propulsione a idrogeno»: il convertitore di energia usato per la propulsione del veicolo;
- 19) «componente a idrogeno»: i serbatoi dell'idrogeno e tutte le altre parti del veicolo alimentato a idrogeno che sono a contatto diretto con l'idrogeno o che fanno parte di un impianto a idrogeno;
- 20) «serbatoio dell'idrogeno»: il componente dell'impianto a idrogeno che contiene il volume primario del combustibile idrogeno;
- 21) «veicolo automatizzato»: un veicolo a motore progettato e costruito per muoversi autonomamente per determinati periodi di tempo senza una supervisione costante da parte di un conducente, ma riguardo al quale l'intervento del conducente è ancora previsto o necessario;
- 22) «veicolo totalmente automatizzato»: un veicolo a motore progettato e costruito per muoversi autonomamente senza supervisione da parte di un conducente;
- 23) «sistema di monitoraggio della disponibilità del conducente»: un sistema volto a valutare se il conducente è in grado di prendere il controllo della guida di un veicolo automatizzato in situazioni particolari, se necessario;
- 24) «guida in convoglio (*platooning*)»: il collegamento di due o più veicoli in un convoglio usando tecnologie di connettività e sistemi automatizzati di supporto alla guida che consentono ai veicoli di mantenere automaticamente tra loro una distanza predefinita ravvicinata per determinate parti di un viaggio e di adattarsi ai cambiamenti del movimento del veicolo in testa con un intervento minimo o senza alcun intervento da parte dei conducenti;
- 25) «massa massima»: la massa massima tecnicamente ammissibile dichiarata dal costruttore;
- 26) «montante A»: il supporto anteriore esterno del tetto che si estende dal telaio al tetto del veicolo.

CAPO II

Obblighi dei costruttori*Articolo 4***Obblighi generali e requisiti tecnici**

1. I costruttori dimostrano che tutti i nuovi veicoli che sono immessi sul mercato, immatricolati o messi in circolazione e tutti i nuovi sistemi, componenti ed entità tecniche che sono immessi sul mercato o messi in circolazione sono omologati conformemente ai requisiti del presente regolamento e degli atti delegati e di esecuzione adottati a norma dello stesso.
2. L'omologazione in conformità dei regolamenti UNECE di cui all'allegato I è considerata un'omologazione UE in conformità dei requisiti del presente regolamento e degli atti delegati e di esecuzione adottati a norma dello stesso.
3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 12 al fine di modificare l'allegato I per tener conto del progresso tecnico e degli sviluppi normativi, introducendo e aggiornando i riferimenti ai regolamenti UNECE, e alle rispettive serie di modifiche, che si applicano in via obbligatoria.
4. I costruttori garantiscono che i veicoli sono progettati, costruiti e assemblati in modo da ridurre al minimo il rischio di lesioni per gli occupanti dei veicoli e per gli utenti vulnerabili della strada.
5. I costruttori garantiscono inoltre che veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche sono conformi ai requisiti applicabili di cui all'allegato II, con effetto dalle date specificate in tale allegato, ai requisiti tecnici dettagliati e alle procedure di prova stabiliti negli atti delegati come pure alle procedure uniformi e alle specifiche tecniche stabilite negli atti di esecuzione adottati a norma del presente regolamento, compresi i requisiti relativi a:
 - a) sistemi di ritenuta, prove d'urto, integrità del sistema di alimentazione e sicurezza dell'elettricità ad alto voltaggio;
 - b) utenti vulnerabili della strada, campo visivo e visibilità;
 - c) telaio, freni, pneumatici e sterzo del veicolo;
 - d) strumenti di bordo, impianto elettrico, dispositivi di illuminazione del veicolo e protezione dall'uso non autorizzato, compresi gli attacchi informatici;
 - e) comportamento del conducente e del sistema; e
 - f) costruzione e caratteristiche generali del veicolo.
6. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 12 al fine di modificare l'allegato II per tener conto del progresso tecnico e degli sviluppi normativi, in particolare in relazione ai temi di cui al paragrafo 5, lettere da a) a f), del presente articolo, come pure a quelli di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettere da a) a g), all'articolo 7, paragrafi 2, 3, 4 e 5, all'articolo 9, paragrafi 2, 3 e 5 e all'articolo 11, paragrafo 1, e al fine di garantire un elevato livello di sicurezza generale di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche e un elevato livello di protezione degli occupanti dei veicoli e degli utenti vulnerabili della strada, introducendo e aggiornando riferimenti ai regolamenti UNECE e agli atti delegati e di esecuzione.
7. La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, disposizioni relative alle procedure e specifiche tecniche uniformi per l'omologazione di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche per quanto riguarda i requisiti di cui all'allegato II.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 13, paragrafo 2. Sono pubblicati almeno 15 mesi prima delle date applicabili specificate nell'allegato II.

*Articolo 5***Disposizioni specifiche relative agli pneumatici e ai sistemi di monitoraggio della pressione degli pneumatici**

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

2. I sistemi di monitoraggio della pressione degli pneumatici sono progettati in modo da evitare l'azzeramento dei parametri o la ritaratura quando la pressione degli pneumatici è bassa.
3. Tutti gli pneumatici immessi sul mercato soddisfano i requisiti di prestazione ambientale e di sicurezza stabiliti nei pertinenti atti normativi di cui all'allegato II.
4. La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, disposizioni relative alle procedure e specifiche tecniche uniformi per:
 - a) l'omologazione di veicoli per quanto riguarda i loro sistemi di monitoraggio della pressione degli pneumatici;
 - b) l'omologazione di pneumatici, comprese le specifiche tecniche riguardanti la loro installazione.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 13, paragrafo 2. Sono pubblicati almeno 15 mesi prima delle date applicabili specificate nell'allegato II.

Articolo 6

Sistemi avanzati per tutte le categorie di veicoli a motore

1. I veicoli a motore sono dotati dei seguenti sistemi avanzati per veicoli:
 - a) adattamento intelligente della velocità;
 - b) interfaccia di installazione di dispositivi di tipo alcolock;
 - c) avviso della disattenzione e della stanchezza del conducente
 - d) avviso avanzato di distrazione del conducente
 - e) segnalazione di arresto di emergenza;
 - f) rilevamento in retromarcia; e
 - g) registratore di dati di evento.
2. I sistemi di adattamento intelligente della velocità soddisfano i seguenti requisiti minimi:
 - a) deve essere possibile informare il conducente attraverso il comando dell'acceleratore, o tramite altro segnale specifico, adeguato ed efficace, che il limite di velocità applicabile è stato superato;
 - b) deve essere possibile spegnere il sistema; le informazioni sul limite di velocità possono ancora essere fornite e l'adattamento intelligente della velocità è in modalità di funzionamento normale a ogni attivazione dell'interruttore generale del veicolo;
 - c) il segnale dedicato e adeguato si basa su informazioni relative al limite di velocità, ottenute mediante l'osservazione della segnaletica stradale e mediante segnali provenienti dall'infrastruttura stradale o da dati di cartografia digitale, o da entrambi, disponibili a bordo del veicolo;
 - d) non pregiudicano la possibilità per i conducenti di superare la velocità del veicolo suggerita dal sistema;
 - e) i suoi obiettivi in termini di prestazione devono essere stabiliti in modo da evitare o minimizzare il tasso d'errore conformemente a condizioni di guida reali.
3. Il sistema di avviso della disattenzione e della stanchezza del conducente e il sistema di avviso avanzato della distrazione del conducente sono progettati in modo da non registrare o conservare costantemente dati diversi da quelli necessari rispetto alle finalità per le quali sono stati raccolti o altrimenti trattati nell'ambito del sistema a circuito chiuso. Inoltre, tali dati non sono in alcun momento accessibili o messi a disposizione di terzi e sono immediatamente cancellati dopo il trattamento. Tali sistemi sono altresì progettati in modo da evitare sovrapposizioni e non inviano segnalazioni al conducente in modo separato, contemporaneo o confuso qualora un'azione innesca entrambi i sistemi.
4. I registratori di dati di evento soddisfano in particolare i seguenti requisiti:
 - a) i dati che sono in grado di registrare e memorizzare per il periodo immediatamente prima, durante e immediatamente dopo una collisione comprendono almeno la velocità del veicolo, la frenata, la posizione e l'inclinazione del veicolo sulla strada, lo stato e la frequenza di attivazione di tutti i suoi sistemi di sicurezza, il sistema eCall di bordo basato sul servizio 112, l'attivazione del freno e qualsiasi altro parametro di input pertinente dei sistemi di bordo di sicurezza attiva e di prevenzione degli incidenti; tali dati presentano un livello elevato di accuratezza e ne è garantita la salvaguardia;

- b) non possono essere disattivati;
- c) i dati sono registrati e memorizzati in modo da:
 - i) funzionare su un sistema a circuito chiuso;
 - ii) i dati raccolti sono anonimizzati e protetti da manipolazioni e abusi; e
 - iii) i dati raccolti consentono l'individuazione accurata del tipo, della variante e della versione del veicolo e dei sistemi di sicurezza attiva e di prevenzione degli incidenti in dotazione a tale veicolo; e
- d) i dati che sono in grado di registrare possono essere messi a disposizione delle autorità nazionali, mediante un'interfaccia standardizzata, in base alla legislazione nazionale o dell'Unione, soltanto ai fini della ricerca e dell'analisi in relazione all'incidente, incluso al fine dell'omologazione di sistemi e componenti e conformemente al regolamento (UE) 2016/679.

5. Un registratore di dati di evento non è in grado di registrare e memorizzare le ultime quattro cifre del codice VIS (*vehicle indicator section*) del numero di identificazione del veicolo (VIN), né qualsiasi altra informazione che possa consentire di individuare il singolo veicolo o il proprietario o titolare del veicolo.

6. La Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 12 al fine di integrare il presente regolamento stabilendo norme dettagliate riguardanti procedure di prova e requisiti tecnici specifici per:

- a) l'omologazione di veicoli per quanto riguarda i sistemi avanzati per veicoli di cui al paragrafo 1;
- b) l'omologazione di sistemi avanzati per veicoli di cui al paragrafo 1, lettere a), f) e g), come entità tecniche.

Tali atti delegati sono pubblicati almeno 15 mesi prima delle date applicabili specificate nell'allegato II.

Articolo 7

Requisiti specifici relativi alle autovetture e ai veicoli commerciali leggeri

1. In aggiunta agli altri requisiti di cui al presente regolamento e di cui agli atti delegati e agli atti di esecuzione adottati a norma dello stesso applicabili anche ai veicoli delle categorie M₁ e N₁, i veicoli di tali categorie soddisfano i requisiti di cui ai paragrafi da 2 a 5 e le specifiche tecniche stabilite negli atti di esecuzione di cui al paragrafo 6.

2. I veicoli delle categorie M₁ e N₁ sono dotati di sistemi avanzati di frenata di emergenza progettati e attrezzati in modo da funzionare in due fasi e che:

- a) rilevano ostacoli e veicoli in movimento davanti al veicolo a motore nella prima fase;
- b) estendono le capacità di rilevamento di cui alla lettera a) in modo da includere anche i pedoni e i ciclisti situati davanti al veicolo a motore nella seconda fase.

3. I veicoli delle categorie M₁ e N₁ sono altresì dotati di sistemi di emergenza di mantenimento della corsia.

4. I sistemi avanzati di frenata di emergenza e i sistemi di emergenza di mantenimento della corsia soddisfano in particolare i seguenti requisiti minimi:

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

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

6. La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, disposizioni relative alle procedure e specifiche tecniche uniformi per l'omologazione di veicoli per quanto riguarda i requisiti di cui ai paragrafi da 2 a 5 del presente articolo.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 13, paragrafo 2. Sono pubblicati almeno 15 mesi prima delle date applicabili specificate nell'allegato II.

Articolo 8

Sistemi di protezione frontale per autovetture e veicoli commerciali leggeri

1. I sistemi di protezione frontale, sia previsti nella dotazione originale dei veicoli delle categorie M₁ e N₁ sia messi a disposizione sul mercato come entità tecniche per tali veicoli, sono conformi ai requisiti di cui al paragrafo 2 e alle specifiche tecniche stabilite negli atti di esecuzione di cui al paragrafo 3.
2. I sistemi di protezione frontale disponibili sul mercato come entità tecniche sono accompagnati da un elenco dettagliato di tipi, varianti e versioni dei veicoli per cui il sistema di protezione frontale è omologato, nonché da chiare istruzioni di montaggio.
3. La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, disposizioni relative alle procedure e specifiche tecniche uniformi per l'omologazione di sistemi di protezione frontale, comprese le specifiche tecniche riguardanti la loro costruzione e installazione.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 13, paragrafo 2. Sono pubblicati almeno 15 mesi prima delle date applicabili specificate nell'allegato II.

Articolo 9

Requisiti specifici relativi ad autobus e autocarri

1. In aggiunta agli altri requisiti di cui al presente regolamento e di cui agli atti delegati e agli atti di esecuzione adottati a norma dello stesso applicabili anche ai veicoli delle categorie M₂, M₃, N₂ e N₃, i veicoli di tali categorie soddisfano i requisiti di cui ai paragrafi da 2 a 5 e le specifiche tecniche di cui agli atti di esecuzione di cui al paragrafo 7. I veicoli delle categorie M₂ e M₃ soddisfano inoltre i requisiti di cui al paragrafo 6.
2. I veicoli delle categorie M₂, M₃, N₂ e N₃ sono dotati di sistemi di avviso di deviazione dalla corsia e di sistemi avanzati di frenata di emergenza che sono conformi alle specifiche tecniche di cui agli atti di esecuzione di cui al paragrafo 7.
3. I veicoli delle categorie M₂, M₃, N₂ e N₃ sono dotati di sistemi avanzati capaci di rilevare la presenza di pedoni e ciclisti situati in prossimità della parte anteriore del veicolo o sul lato del marciapiede e di emettere un segnale di allerta o di evitare la collisione con essi.
4. I sistemi di cui ai paragrafi 2 e 3 soddisfano in particolare i seguenti requisiti minimi:
 - a) deve soltanto essere possibile spegnere tali sistemi uno alla volta mediante una sequenza di azioni che devono essere effettuate dal conducente;
 - b) i sistemi devono essere in modalità di funzionamento normale a ogni attivazione dell'interruttore generale del veicolo;
 - c) deve essere possibile disattivare facilmente i segnali acustici di allerta, ma tale azione non disattiva al tempo stesso le altre funzioni dei sistemi diverse dai segnali acustici di allerta;
 - d) deve essere possibile per il conducente ignorare tali sistemi.
5. I veicoli delle categorie M₂, M₃, N₂ e N₃ sono progettati e costruiti in modo da migliorare la visibilità diretta degli utenti vulnerabili della strada dal posto di guida, riducendo al massimo gli angoli morti davanti e al lato del conducente e tenendo conto nel contempo delle specificità delle diverse categorie di veicoli.
6. I veicoli delle categorie M₂ e M₃ con una capacità superiore ai 22 passeggeri oltre al conducente e che dispongono di spazi destinati ai passeggeri in piedi per consentire loro spostamenti frequenti sono progettati e costruiti in modo da essere accessibili alle persone a mobilità ridotta, comprese le persone su sedia a rotelle.

7. La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, disposizioni relative alle procedure e specifiche tecniche uniformi per:

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

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 13, paragrafo 2.

Tali atti di esecuzione, se riguardano i requisiti di cui ai paragrafi 2, 3 e 4 del presente articolo, sono pubblicati almeno 15 mesi prima delle date applicabili specificate nell'allegato II.

Detti atti di esecuzione, se riguardano i requisiti di cui al paragrafo 5 del presente articolo, sono pubblicati almeno 36 mesi prima delle date applicabili specificate nell'allegato II.

Articolo 10

Requisiti specifici relativi ai veicoli alimentati a idrogeno

1. In aggiunta agli altri requisiti di cui al presente regolamento e di cui agli atti delegati e agli atti di esecuzione adottati a norma dello stesso applicabili anche ai veicoli delle categorie M e N, i veicoli alimentati a idrogeno di tali categorie, i relativi impianti a idrogeno e i componenti di tali impianti sono conformi alle specifiche tecniche stabilite negli atti di esecuzione di cui al paragrafo 3.

2. I costruttori garantiscono che gli impianti a idrogeno e i componenti a idrogeno sono installati conformemente alle specifiche tecniche di cui agli atti di esecuzione di cui al paragrafo 3. I costruttori mettono a disposizione, se necessario, informazioni per l'ispezione degli impianti e dei componenti a idrogeno durante il ciclo di vita del veicolo alimentato a idrogeno.

3. La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, disposizioni relative alle procedure e specifiche tecniche uniformi per l'omologazione di veicoli alimentati a idrogeno, per quanto riguarda i relativi impianti a idrogeno, compresi quelli relativi alla compatibilità dei materiali e ai recipienti di rifornimento, e per l'omologazione di componenti a idrogeno, comprese le specifiche tecniche per la loro installazione.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 13, paragrafo 2. Sono pubblicati almeno 15 mesi prima delle date applicabili specificate nell'allegato II.

Articolo 11

Requisiti specifici relativi ai veicoli automatizzati e completamente automatizzati

1. In aggiunta agli altri requisiti di cui al presente regolamento e di cui agli atti delegati e agli atti di esecuzione adottati a norma dello stesso applicabili ai veicoli delle rispettive categorie, i veicoli automatizzati e completamente automatizzati sono conformi alle specifiche tecniche stabilite negli atti di esecuzione di cui al paragrafo 2 relativi:

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

Tuttavia, tali requisiti specifici relativi ai sistemi di monitoraggio della disponibilità del conducente di cui al primo comma, lettera c), non si applicano ai veicoli completamente automatizzati.

2. La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, disposizioni concernenti procedure e specifiche tecniche uniformi per i sistemi e gli altri elementi di cui al paragrafo 1, lettere da a) a f), del presente articolo e per l'omologazione di veicoli automatizzati e completamente automatizzati per quanto riguarda tali sistemi e altri elementi, al fine di garantire la sicurezza di funzionamento dei veicoli automatizzati e completamente automatizzati sulle strade pubbliche.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 13, paragrafo 2.

CAPO III

Disposizioni finali

Articolo 12

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 4, paragrafi 3 e 6, e all'articolo 6, paragrafo 6, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 5 gennaio 2020. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. La delega di potere di cui all'articolo 4, paragrafi 3 e 6, e all'articolo 6, paragrafo 6, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 4, paragrafi 3 e 6, e dell'articolo 6, paragrafo 6, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 13

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal «Comitato tecnico - Veicoli a motore» (CTVM). Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

Articolo 14

Riesame e relazioni

1. Entro il 7 luglio 2027 e successivamente ogni cinque anni, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione di valutazione sui risultati raggiunti in materia di misure e sistemi di sicurezza, ivi compresi i loro tassi di penetrazione e la comodità per l'utente. La Commissione valuta se tali misure e sistemi di sicurezza funzionano come previsto dal presente regolamento. Se del caso, la relazione è accompagnata da raccomandazioni, ivi compresa una

proposta legislativa volta a modificare i requisiti in materia di sicurezza generale e di protezione e sicurezza degli occupanti dei veicoli e degli utenti vulnerabili della strada, al fine di ridurre ulteriormente o eliminare gli incidenti e le lesioni nel trasporto su strada.

In particolare, la Commissione valuta l'affidabilità e l'efficienza dei nuovi sistemi di adattamento intelligente della velocità e la precisione e il tasso di errore di tali sistemi in condizioni di guida reali. Se del caso, la Commissione presenta una proposta legislativa.

2. Entro il 31 gennaio di ogni anno, per l'anno precedente, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulle attività del Forum mondiale per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli (WP.29) dell'UNECE per quanto riguarda i progressi compiuti nell'applicazione delle norme in materia di sicurezza dei veicoli per quanto concerne i requisiti di cui agli articoli da 5 a 11 e per quanto riguarda la posizione dell'Unione.

Articolo 15

Disposizioni transitorie

1. Il presente regolamento non invalida alcuna omologazione UE rilasciata a veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche conformemente al regolamento (CE) n. 78/2009, al regolamento (CE) n. 79/2009 o al regolamento (CE) n. 661/2009 e alle rispettive misure di esecuzione, anteriormente al 5 luglio 2022, a meno che i requisiti pertinenti che si applicano a tali veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche non siano stati modificati, o nuovi requisiti siano stati aggiunti, dal presente regolamento e dagli atti di esecuzione e dagli atti delegati adottati a norma dello stesso, come ulteriormente specificato negli atti di attuazione approvati a norma del presente regolamento.

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

3. In deroga al presente regolamento, gli Stati membri continuano ad autorizzare fino alle date specificate nell'allegato IV l'immatricolazione dei veicoli, così come la vendita o la messa in circolazione dei componenti, che non sono conformi ai requisiti del regolamento n. 117 dell'UNECE.

Articolo 16

Date di applicazione

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

- a) con effetto a decorrere dalle date specificate nell'allegato II, con riguardo a un particolare requisito elencato in tale allegato, rifiutano, per motivi relativi a tale requisito, di rilasciare l'omologazione UE o nazionale a qualsiasi nuovo tipo di veicolo, sistema, componente ed entità tecnica che non è conforme ai requisiti del presente regolamento e degli atti delegati e di esecuzione adottati a norma dello stesso;
- b) con effetto a decorrere dalle date specificate nell'allegato II, con riguardo a un particolare requisito elencato in tale allegato, considerano, per motivi relativi a tale requisito, i certificati di conformità relativi a nuovi veicoli come non più validi ai fini dell'articolo 48 del regolamento (UE) 2018/858, e vietano l'immatricolazione di tali veicoli, se tali veicoli non sono conformi ai requisiti del presente regolamento e degli atti delegati e di esecuzione adottati a norma dello stesso;
- c) con effetto a decorrere dalle date specificate nell'allegato II, con riguardo a un particolare requisito elencato in tale allegato, vietano, per motivi relativi a tale requisito, l'immissione sul mercato o la messa in circolazione di componenti ed entità tecniche, qualora questi non siano conformi ai requisiti del presente regolamento e degli atti delegati adottati e atti di esecuzione adottati a norma dello stesso.

Articolo 17

Modifiche del regolamento (UE) 2018/858

L'allegato II del regolamento (UE) 2018/858 è modificato conformemente all'allegato III del presente regolamento.

*Articolo 18***Abrogazione**

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

*Articolo 19***Entrata in vigore e data di applicazione**

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

Esso si applica a decorrere dal 6 luglio 2022.

Tuttavia, l'articolo 4, paragrafi 3, 6 e 7, l'articolo 5, paragrafo 4, l'articolo 6, paragrafo 6, l'articolo 7, paragrafo 6, l'articolo 8, paragrafo 3, l'articolo 9, paragrafo 7, l'articolo 10, paragrafo 3, l'articolo 11, paragrafo 2, e gli articoli 12 e 13 si applicano a decorrere dal 5 gennaio 2020.

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

Fatto a Strasburgo, il 27 novembre 2019

Per il Parlamento europeo

Il presidente

D.M. SASSOLI

For the Council

La presidente

T. TUPPURAINEN
