

Bruxelles, 27.1.2016  
COM(2016) 31 final

2016/0014 (COD)

Proposta di

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SWD(2016) 9 final}

{SWD(2016) 10 final}

## RELAZIONE

### 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

#### 1.1. Motivazione e obiettivi della proposta

Il quadro giuridico per l'omologazione dei prodotti dell'industria automobilistica copre tre categorie di veicoli: veicoli a motore e loro rimorchi, motocicli e trattori. La presente proposta è volta a rivedere il quadro giuridico per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, mentre il quadro giuridico per le altre due categorie di veicoli è già stata oggetto di revisione approfondita nel 2013.

Attualmente le prescrizioni per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi sono stabilite nella direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (la "direttiva quadro")<sup>1</sup>. Tale quadro mira ad agevolare la libera circolazione dei veicoli a motore e dei rimorchi nel mercato interno stabilendo prescrizioni armonizzate intese a conseguire obiettivi ambientali e di sicurezza comuni. La direttiva 2007/46/CE riguarda i veicoli a motore destinati al trasporto di passeggeri (categoria M) e di merci (categoria N), i loro rimorchi (categoria O) e i loro sistemi e componenti e fornisce un quadro nel quale rientrano i singoli atti normativi recanti prescrizioni di sicurezza e ambientali specifiche. Tali atti normativi coprono una moltitudine di prescrizioni tecniche dettagliate per diversi tipi di veicoli, sistemi e componenti.

Nell'ambito degli impegni assunti dalla Commissione nel piano d'azione CARS 2020 per un'industria automobilistica competitiva e sostenibile in Europa<sup>2</sup>, nel 2013 è stata valutata l'idoneità del quadro che disciplina le omologazioni UE dei veicoli a motore. Si è concluso che tale quadro giuridico è appropriato per raggiungere gli obiettivi principali dell'armonizzazione, del funzionamento efficace del mercato interno e della concorrenza equa, ma si è anche riconosciuto che le differenze di interpretazione e la rigidità nell'applicazione delle prescrizioni negli Stati membri ne riducono l'efficacia. Il documento di lavoro dei servizi della Commissione su tale valutazione evidenzia che sussistono margini di miglioramento e identifica come prioritaria la revisione della direttiva 2007/46/CE, sottolineando la necessità di concentrarsi sui seguenti aspetti:

- introduzione di disposizioni in materia di vigilanza del mercato per integrare le prescrizioni relative all'omologazione;
- chiarimento delle procedure di richiamo e salvaguardia nonché delle condizioni per il rilascio delle estensioni delle omologazioni di tipi di veicoli esistenti;
- miglioramento dell'applicazione del quadro che disciplina le omologazioni tramite l'armonizzazione e il perfezionamento delle procedure di omologazione e di controllo della conformità della produzione applicate dalle autorità e dai servizi tecnici degli Stati membri;
- chiarimento dei ruoli e delle responsabilità degli operatori economici nella catena di fornitura e delle autorità e delle parti coinvolte nell'applicazione del quadro; e
- miglioramento della sostenibilità dei regimi alternativi di omologazione (omologazioni nazionali di piccole serie e omologazioni individuali) e della procedura di omologazione in più fasi al fine di garantire una flessibilità

---

<sup>1</sup> GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

<sup>2</sup> COM/2012/0636 final.

adeguata per i mercati di nicchia e le PMI senza tuttavia alterare le condizioni di parità.

Sebbene la verifica dell'idoneità abbia confermato che il quadro normativo in vigore ha contribuito a conseguire gli obiettivi programmatici, esso è stato oggetto di dure critiche in seguito alla scoperta che un costruttore tedesco (VW) per diversi anni aveva usato un software per manipolare le prestazioni in materia di emissioni delle sue automobili. A una settimana dallo scoppio dello scandalo, la Commissione ha annunciato che avrebbe rafforzato il sistema di omologazione, in particolare garantendo adeguati meccanismi di controllo per assicurare un'applicazione corretta e armonizzata delle procedure di omologazione. In un mercato interno con 28 Stati membri e in un settore in cui i progressi scientifici e tecnologici sono all'ordine del giorno, divergenze sostanziali nell'interpretazione e nell'applicazione delle norme rischiano di compromettere l'efficacia del sistema e di conseguenza i principali obiettivi programmatici di garantire la sicurezza e la salute dei cittadini e la protezione dell'ambiente. Molte parti interessate hanno chiesto espressamente tale revisione in seguito allo scandalo VW.

La presente revisione mira ad eliminare questi difetti e a colmare queste lacune e a ripristinare la fiducia dei cittadini nella capacità del sistema normativo di garantire un livello adeguato di protezione della salute e dell'ambiente.

## **1.2. Disposizioni vigenti nel settore della proposta**

- Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio 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.
- Regolamento 765/2008/CE sull'accreditamento e la vigilanza del mercato, recante norme per la politica europea in materia di accreditamento<sup>3</sup> (controllo della competenza dei laboratori e degli organismi di certificazione/ispezione che rilasciano certificati nell'UE) e per la politica in materia di vigilanza del mercato e di controlli dei prodotti provenienti da paesi terzi (per prodotti sicuri a prescindere dalla loro origine).
- Decisione 768/2008/CE che istituisce un quadro comune per la commercializzazione dei prodotti<sup>4</sup>, contenente disposizioni standard da utilizzare nella legislazione sul mercato interno per i prodotti (ad es. definizioni, obblighi degli operatori economici, clausole di salvaguardia, ecc.).

## **2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONI D'IMPATTO**

La Commissione europea ha avviato una consultazione pubblica nel 2010<sup>5</sup> volta a raccogliere i pareri delle parti interessate in merito alla sua intenzione di rivedere la direttiva quadro. Tale consultazione pubblica era volta a verificare se gli ambiti individuati dai servizi della Commissione come aventi un potenziale per migliorare l'applicazione della legislazione europea in materia di omologazione UE dei veicoli a motore avrebbero offerto la portata e l'approccio giusti per la prevista revisione della direttiva quadro 2007/46/CE.

<sup>3</sup> GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30.

<sup>4</sup> GU L 218 del 13.8.2008, pag. 82.

<sup>5</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/consultations/2010-internal-market/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/consultations/2010-internal-market/index_en.htm)

Sono pervenute quaranta risposte pertinenti che, complessivamente, indicavano un forte sostegno a favore degli obiettivi dell'iniziativa. Sebbene il 74 % dei rispondenti sostenesse che l'attuale quadro di omologazione fosse già di qualità piuttosto elevata, secondo il 57,6 % si potrebbe fare di più per mettere in evidenza e adeguatamente a fuoco l'applicazione giuridica dei principi di vigilanza del mercato. Secondo il 47 % dei rispondenti le disposizioni vigenti in materia di vigilanza del mercato sono inefficaci, mentre solo il 2,9 % le considera efficaci. Questo risultato dimostra chiaramente che le parti interessate condividono l'opinione che si può e si dovrebbe fare di più per integrare i controlli ex ante offerti dal quadro di omologazione con disposizioni di vigilanza del mercato ex post.

I servizi della Commissione hanno inoltre commissionato una serie di studi esterni a complemento e integrazione del processo di valutazione d'impatto. Nella prima metà del 2011 è stato condotto uno studio di valutazione ex-post<sup>6</sup> sulla direttiva quadro, seguito nella seconda metà del 2011 da uno studio di valutazione dell'impatto<sup>7</sup>. Quest'ultimo ha valutato l'impatto delle possibili opzioni formulate per ciascuna delle esigenze individuate dai servizi della Commissione e la cui pertinenza era stata confermata nella consultazione pubblica. Sulla base dei risultati della consultazione pubblica e dello studio di valutazione dell'impatto, è stata identificata una combinazione preferita di opzioni strategiche per soddisfare tali esigenze.

Nel 2102/2013 è proseguito il lavoro di preparazione della valutazione dell'impatto e della revisione della direttiva quadro con un progetto pilota di verifica dell'idoneità. A tale scopo è stato aggiudicato un appalto per la realizzazione di uno studio che è stato completato nel marzo 2013. Nel novembre 2013 è stato pubblicato un documento di lavoro dei servizi della Commissione sui risultati del progetto pilota di verifica dell'idoneità<sup>8</sup>, che evidenziava le priorità della revisione prevista della direttiva 2007/46/CE (cfr. precedente punto 1.1).

Il coinvolgimento ad alto livello delle parti interessate nel contesto del gruppo ad alto livello CARS 21 ha portato all'elaborazione di una serie di raccomandazioni riguardo al quadro di omologazione, che sono state riprese dalla Commissione nel suo piano d'azione CARS 2020 adottato nel novembre 2012.

Infine ed in linea con gli impegni assunti dalla Commissione europea nel suo piano d'azione CARS 2020, nella seconda metà del 2013 è stato condotto uno studio sulle conseguenze per la competitività ad integrazione delle azioni sopraccitate. Nel contesto di tale studio è stata valutata la necessità di misure di mitigazione per le PMI ed è emerso che per la combinazione di opzioni strategiche scelta non ci sarebbero impatti rilevanti per le PMI del settore tali da richiedere misure di mitigazione.

Inoltre, si sono avuti scambi specifici con le autorità degli Stati membri nel corso dell'intero processo di valutazione dell'impatto nelle riunioni del comitato tecnico - veicoli a motore (CTVM) e del gruppo di esperti delle autorità di omologazione (*Type-Approval Authorities Experts Group = TAAEG*). Nel quadro del gruppo di lavoro sui veicoli a motore (*Motor Vehicles Working Group = MVWG*) hanno avuto luogo scambi di opinioni sull'iniziativa con l'industria e le associazioni degli

---

<sup>6</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/projects/report-internal-market-legislation\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/projects/report-internal-market-legislation_en.pdf)

<sup>7</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/projects/impact-assessment-internal-market-legislation\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/projects/impact-assessment-internal-market-legislation_en.pdf)

<sup>8</sup> SWD(2013) 466 final.

utilizzatori. Tutte le parti interessate sono state consultate anche dagli appaltatori esterni dello studio per la raccolta di dati e pareri.

Nella scia dell'esplosione dello scandalo VW sulle emissioni, il 5 ottobre 2015 il Parlamento europeo ha adottato una risoluzione sulle misurazioni delle emissioni nel settore automobilistico, invitando la Commissione a rafforzare considerevolmente l'attuale regime di omologazione UE e ad aumentare il controllo dell'UE, in particolare per quanto riguarda la vigilanza del mercato, il coordinamento e il sistema di monitoraggio dei veicoli venduti nell'Unione.

### **3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA**

#### **3.1. Base giuridica**

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

#### **3.2. Principio di sussidiarietà**

La legislazione quadro per l'omologazione dei veicoli a motore contribuisce all'attuazione del mercato interno per i beni. La presente proposta mira a rendere l'attuazione e l'applicazione di tale legislazione più efficaci nel quadro dell'obiettivo strategico generale di rafforzare la strategia per il mercato interno.

Sebbene gli Stati membri siano responsabili dell'attuazione della legislazione nel loro territorio, la garanzia di un approccio coordinato e armonizzato basato su criteri comunemente applicabili e applicati in modo uniforme dagli Stati membri è essenziale per mantenere una parità di condizioni in tutta l'UE grazie ad un'interpretazione, ad un'attuazione e ad un'applicazione armonizzate delle prescrizioni in materia di omologazione e con il sostegno di disposizioni armonizzate sulla vigilanza del mercato per fornire agli Stati membri i mezzi adeguati per effettuare i controlli post-commercializzazione e per adottare provvedimenti correttivi comuni ed efficaci contro la presenza sul mercato di prodotti non conformi e non sicuri.

Le differenze nell'organizzazione nazionale dell'omologazione e della vigilanza del mercato negli Stati membri possono dar luogo ad un'applicazione non armonizzata, se considerate nel quadro del mercato interno dell'Unione che non ha più frontiere interne e dove i controlli alle frontiere nazionali sono praticamente scomparsi. Per evitare che prodotti non conformi siano immessi sul loro territorio, gli Stati membri dipendono anche in larga misura dall'efficacia della politica di applicazione delle normative dei loro vicini. Di conseguenza, le carenze nell'applicazione della normativa di un singolo Stato membro possono compromettere seriamente gli sforzi compiuti da altri Stati membri per impedire l'ingresso nel loro mercato di prodotti non conformi. Questa interdipendenza è rafforzata dal fatto che la competenza delle autorità preposte all'applicazione delle norme è limitata al territorio nazionale. Per gli interventi correttivi transfrontalieri, tali autorità devono rivolgersi ai colleghi di altri Stati membri.

Ciò è dovuto al fatto che il quadro di omologazione si basa sul principio che tutti i veicoli nuovi fabbricati in conformità ad un tipo di veicolo omologato da uno Stato membro godono del diritto di essere liberamente commercializzati e immatricolati negli altri Stati membri. Tale diritto si applica a tutti tali veicoli, indipendentemente dal luogo di produzione. Ciò significa che anche veicoli prodotti al di fuori dell'UE possono essere liberamente importati nell'UE a condizione che il costruttore abbia

certificato che sono stati prodotti in conformità ad un tipo di veicolo omologato in uno degli Stati membri dell'UE. In considerazione della natura mondiale del settore automobilistico, con ingenti importazioni di prodotti dell'industria automobilistica da paesi extra-UE, questa importante dimensione transfrontaliera richiede un'azione coordinata a livello dell'UE per garantire parità di condizioni.

Se i singoli Stati membri dovessero intraprendere azioni a livello nazionale per affrontare i problemi del mercato, si rischierebbe di creare ostacoli alla libera circolazione dei veicoli a motore garantita dalla legislazione quadro. È pertanto giustificato intervenire a livello dell'UE.

### **3.3. Principio di proporzionalità**

La proposta soddisfa il principio di proporzionalità poiché non va oltre quanto necessario per raggiungere l'obiettivo di garantire il buon funzionamento del mercato interno e al tempo stesso un livello elevato di sicurezza pubblica e di protezione dell'ambiente.

Le misure proposte per rafforzare e armonizzare ulteriormente l'attuazione delle procedure di omologazione si basano sui principi concordati stabiliti nel quadro comune per la commercializzazione dei prodotti e sulle disposizioni di riferimento per la normativa dell'Unione di armonizzazione per i prodotti di cui all'allegato I della decisione n. 768/2008/CE. Laddove necessario e giustificato, queste disposizioni sono state adattate alle specificità del settore automobilistico, in particolare al fine di riconoscere l'esistenza di un quadro di omologazione già consolidato e di garantire la completa coerenza con tale quadro. In particolare sono state adattate le disposizioni in materia di scambio di informazioni e di cooperazione tra le autorità di vigilanza del mercato, da un lato, e le autorità di omologazione e i loro servizi tecnici designati dall'altro.

### **3.4. Scelta dello strumento**

L'uso di un regolamento è considerato appropriato, poiché è in grado di garantire l'attuazione e l'applicazione diretta e armonizzata delle disposizioni in esso contenute senza che sia necessario recepirlo nell'ordinamento giuridico degli Stati membri.

La proposta è in linea con l'"approccio a più livelli" già introdotto nel quadro di omologazione UE per i veicoli a motore. Tale approccio prevede un iter legislativo in tre tappe:

- le disposizioni fondamentali e il campo di applicazione sono stabiliti dal Parlamento europeo e dal Consiglio in un regolamento fondato sull'articolo 114 del TFUE, secondo la procedura legislativa ordinaria;
- la Commissione, in conformità all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, adotta gli atti delegati contenenti le specifiche tecniche particolareggiate associate alle disposizioni fondamentali;
- la Commissione, in conformità all'articolo 291 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, adotta gli atti di esecuzione contenenti le disposizioni amministrative, quali il modello di scheda informativa e di schede di omologazione, il certificato di conformità, ecc.

## **4. INCIDENZA SUL BILANCIO**

L'incidenza sul bilancio della presente proposta è la seguente:

- personale della Commissione per organizzare e partecipare alle "valutazioni congiunte" dei servizi tecnici;
- costo dei valutatori nazionali che partecipano alle "valutazioni congiunte" dei servizi tecnici conformemente alle norme della Commissione in materia di rimborso delle spese sostenute dagli esperti;
- personale della Commissione per fornire supporto scientifico, tecnico e logistico al sistema di revisione tra pari (controlli congiunti dei servizi tecnici) e al coordinamento delle attività di vigilanza del mercato degli Stati membri nel settore dei prodotti dell'industria automobilistica;
- personale della Commissione per gestire e sviluppare ulteriormente il quadro normativo dell'UE per l'omologazione e la vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (funzionamento del presente regolamento ed elaborazione di atti delegati/di esecuzione) e per assistere e monitorare gli Stati membri al fine di garantire che tale quadro sia attuato in modo efficiente ed efficace;
- costi di organizzazione delle riunioni del forum sull'applicazione di cui all'articolo 10, compreso il rimborso delle spese di viaggio degli Stati membri;
- costi di istituzione e di gestione del meccanismo di vigilanza per quanto riguarda le valutazioni della conformità eseguite dai servizi tecnici;
- costi di esecuzione delle prove di conformità dei veicoli a motore da parte della Commissione e
- costi di partecipazione alla cooperazione internazionale in campo normativo, in particolare in seno all'UNECE.

I dettagli dei costi sono indicati nella scheda finanziaria legislativa.

In considerazione dei vincoli imposti dal quadro finanziario pluriennale 2014-2020, l'attuazione della proposta legislativa dovrà basarsi sulle risorse esistenti ed essere concepita in modo tale da non richiedere ulteriori risorse finanziarie dal bilancio dell'UE. Gli interventi previsti nella presente proposta di regolamento non avranno alcuna incidenza finanziaria sul bilancio dell'UE oltre agli stanziamenti già previsti nella programmazione finanziaria ufficiale della Commissione, giacché le eventuali esigenze di risorse finanziarie dovranno essere soddisfatte tramite entrate con destinazione specifica e riassegnazione interna.

Per il periodo successivo al 31 dicembre 2020, l'importo sarà disciplinato dal quadro finanziario pluriennale in vigore per il periodo che inizia nel 2021, conformemente all'articolo 312 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

## **5. ELEMENTI FACOLTATIVI**

### **5.1. Spazio economico europeo**

L'atto proposto riguarda una materia di competenza dello Spazio economico europeo (SEE) e va pertanto ad esso esteso.

### **5.2. Abrogazione di disposizioni vigenti**

L'adozione della proposta determinerà l'abrogazione di disposizioni vigenti.

Proposta di

## **REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli**

(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<sup>9</sup>,  
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,  
considerando quanto segue:

- (1) Il mercato interno è costituito da uno spazio senza frontiere interne in cui deve essere garantita la libera circolazione di merci, persone, servizi e capitali. Le norme del mercato interno dovrebbero essere trasparenti, semplici e coerenti, in modo da offrire chiarezza e certezza del diritto a beneficio delle imprese e dei consumatori.
- (2) A tal fine la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>10</sup> ha istituito un quadro globale di omologazione UE dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli.
- (3) Una valutazione del quadro giuridico dell'Unione per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, effettuata nel 2013<sup>11</sup>, ha evidenziato che il quadro istituito dalla direttiva 2007/46/CE è appropriato per raggiungere gli obiettivi principali dell'armonizzazione, del funzionamento efficace del mercato interno e della concorrenza equa e, pertanto, dovrebbe continuare ad applicarsi.
- (4) Tale valutazione concludeva tuttavia che è necessario introdurre disposizioni di vigilanza del mercato ad integrazione delle prescrizioni relative all'omologazione, chiarire le procedure di richiamo e di salvaguardia e le condizioni per il rilascio delle estensioni delle omologazioni dei tipi di veicoli esistenti, migliorare l'applicazione del quadro di omologazione tramite l'armonizzazione e il miglioramento delle procedure di omologazione e di controllo della conformità della produzione applicate dalle autorità e dai servizi tecnici degli Stati membri, chiarire i ruoli e le responsabilità degli

---

<sup>9</sup> GU C del , pag. .

<sup>10</sup> 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") (GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1).

<sup>11</sup> Documento di lavoro dei servizi della Commissione "*Fitness Check of the EU legal framework for the type-approval of motor vehicles*" (SWD (2013) 466 final).



operatori economici nella catena di fornitura e delle autorità e delle parti coinvolte nell'applicazione del quadro, nonché migliorare l'idoneità dei regimi di omologazione alternativi (omologazioni nazionali di piccole serie e omologazioni individuali) e della procedura di omologazione in più fasi al fine di garantire una flessibilità adeguata per i mercati di nicchia e le PMI, senza tuttavia alterare le condizioni di parità.

- (5) Inoltre, i recenti problemi incontrati nell'attuazione del quadro di omologazione hanno fatto emergere carenze specifiche e dimostrano la necessità di una revisione sostanziale per garantire un quadro normativo solido, trasparente, prevedibile e sostenibile che garantisca un livello elevato di sicurezza e di protezione della salute e dell'ambiente.
- (6) Il presente regolamento stabilisce le norme e i principi armonizzati per l'omologazione dei tipi di veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche destinati a tali veicoli, e per l'omologazione individuale, al fine di garantire il funzionamento corretto del mercato interno a beneficio delle imprese e dei consumatori e di offrire un livello elevato di sicurezza e di protezione della salute e dell'ambiente.
- (7) Il presente regolamento stabilisce le prescrizioni tecniche e amministrative sostanziali per l'omologazione dei veicoli a motore delle categorie M ed N e dei loro rimorchi (categoria O), nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche destinati a tali veicoli, al fine di garantire un adeguato livello di sicurezza e di prestazioni ambientali. Tali categorie comprendono rispettivamente i veicoli a motore per il trasporto di passeggeri, i veicoli a motore per il trasporto di merci e i loro rimorchi.
- (8) Il presente regolamento dovrebbe rafforzare il quadro di omologazione vigente, in particolare mediante l'introduzione di disposizioni in materia di vigilanza del mercato. La vigilanza del mercato nel settore automobilistico dovrebbe essere introdotta specificando gli obblighi degli operatori economici nella catena di fornitura, le responsabilità delle autorità preposte all'applicazione della legge negli Stati membri e le misure da adottare quando si rilevano sul mercato prodotti dell'industria automobilistica che costituiscono gravi rischi per la sicurezza o l'ambiente o che non soddisfano le prescrizioni in materia di omologazione.
- (9) Si dovrebbe garantire un'efficace attuazione delle prescrizioni in materia di omologazione rafforzando le disposizioni sulla conformità della produzione, tra l'altro, prevedendo audit periodici obbligatori dei metodi di controllo della conformità e della conformità costante dei prodotti interessati e rafforzando le prescrizioni relative alla competenza, agli obblighi e alle prestazioni dei servizi tecnici che eseguono le prove di omologazione globale di un tipo di veicolo, sotto la responsabilità delle autorità di omologazione. Il funzionamento corretto dei servizi tecnici è fondamentale per garantire un livello elevato di sicurezza e di tutela dell'ambiente e affinché i cittadini abbiano fiducia nel sistema. I criteri di designazione dei servizi tecnici di cui alla direttiva 2007/46/CE dovrebbero essere specificati in modo più dettagliato per garantire coerenza nella loro applicazione. I metodi di valutazione dei servizi tecnici negli Stati membri tendono a divergere progressivamente alla luce dell'accresciuta complessità del loro lavoro. È pertanto necessario prevedere obblighi procedurali che assicurino uno scambio di informazioni e il monitoraggio delle prassi degli Stati membri per la valutazione, la designazione, la notifica e la sorveglianza dei servizi tecnici. Tali obblighi procedurali dovrebbero eliminare le eventuali discrepanze esistenti nei metodi usati e nell'interpretazione dei criteri per la designazione dei servizi tecnici.

- (10) L'esigenza delle autorità designanti di controllare e monitorare i servizi tecnici è aumentata dal momento che il progresso tecnico ha accresciuto il rischio che essi non dispongano delle competenze necessarie per sottoporre a prova i nuovi dispositivi o le nuove tecnologie che emergono nel loro ambito di attività. Poiché il progresso tecnico riduce la durata dei cicli dei prodotti e gli intervalli delle valutazioni di controllo in loco e del monitoraggio variano tra autorità designatrici, si dovrebbero stabilire requisiti minimi riguardo agli intervalli di sorveglianza e di controllo dei servizi tecnici.
- (11) La designazione e il monitoraggio dei servizi tecnici da parte degli Stati membri, secondo criteri rigorosi e dettagliati, dovrebbero quindi essere oggetto di controlli di supervisione a livello dell'Unione, comprese verifiche indipendenti, quale condizione per il rinnovo della notifica dopo cinque anni. La posizione dei servizi tecnici nei confronti dei costruttori dovrebbe essere rafforzata, anche per quanto riguarda il loro diritto e dovere di effettuare ispezioni senza preavviso negli stabilimenti e di condurre prove fisiche o di laboratorio sui prodotti oggetto del presente regolamento per garantire che i costruttori mantengano la conformità dopo aver ottenuto un'omologazione dei loro prodotti.
- (12) Al fine di aumentare la trasparenza e la fiducia reciproca e di allineare e sviluppare ulteriormente i criteri di valutazione, designazione e notifica dei servizi tecnici, nonché le procedure di estensione e di rinnovo, gli Stati membri dovrebbero cooperare tra loro e con la Commissione. A tal fine, essi dovrebbero consultarsi reciprocamente e con la Commissione su questioni di rilevanza generale per l'attuazione del presente regolamento e fornire alla Commissione e agli altri Stati membri informazioni in merito alla rispettiva check-list tipo dei criteri di valutazione.
- (13) In caso di designazione di un servizio tecnico basata sull'accreditamento, ai sensi del regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>12</sup>, gli organismi di accreditamento e le autorità designatrici dovrebbero scambiarsi informazioni pertinenti per la valutazione della competenza dei servizi tecnici.
- (14) Gli Stati membri dovrebbero riscuotere diritti per la designazione e il monitoraggio dei servizi tecnici per garantire la sostenibilità del monitoraggio di tali servizi tecnici da parte degli Stati membri e stabilire condizioni di parità per i servizi tecnici. Al fine di garantire la trasparenza, gli Stati membri dovrebbero informare la Commissione e gli altri Stati membri prima di adottare il livello e la struttura dei canoni.
- (15) Laddove, nonostante le misure adottate per garantire un'applicazione e un follow-up coerenti dei requisiti da parte degli Stati membri, la competenza di un servizio tecnico sia in dubbio, la Commissione dovrebbe avere la possibilità di esaminare i singoli casi.
- (16) Per garantire che le prove e i verbali dei servizi tecnici non siano influenzati da circostanze illegittime, l'organizzazione e il funzionamento dei servizi tecnici dovrebbero assicurarne la piena imparzialità. Per essere in grado di svolgere i propri compiti in modo coerente e sistematico, i servizi tecnici dovrebbero possedere un sistema di gestione soddisfacente, che comprenda disposizioni in materia di segreto professionale. Al fine di consentire ai servizi tecnici di esercitare correttamente le proprie mansioni, il livello di conoscenze e la competenza e l'indipendenza del loro personale dovrebbero essere garantiti in ogni circostanza.

---

<sup>12</sup> Regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, che pone norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti e che abroga il regolamento (CEE) n. 339/93 (GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30).

- (17) L'indipendenza dei servizi tecnici nei confronti dei costruttori dovrebbe essere assicurata, anche evitando i pagamenti diretti o indiretti da parte dei costruttori per le ispezioni ai fini dell'omologazione e per le prove eseguite. Gli Stati membri dovrebbero pertanto stabilire una struttura tariffaria per l'omologazione che dovrebbe coprire i costi di esecuzione di tutte le prove e le ispezioni di omologazione effettuate dai servizi tecnici designati dall'autorità di omologazione, nonché i costi amministrativi per il rilascio dell'omologazione e i costi di esecuzione delle prove e delle ispezioni ex-post di verifica della conformità.
- (18) È necessario un solido meccanismo di applicazione delle regole in materia di conformità al fine di garantire il soddisfacimento delle prescrizioni del presente regolamento. Garantire la conformità ai requisiti di omologazione e di conformità della produzione della normativa che disciplina il settore automobilistico dovrebbe rimanere la principale responsabilità delle autorità di omologazione, in quanto si tratta di un obbligo strettamente legato al rilascio dell'omologazione e richiede un'approfondita conoscenza del suo contenuto. È quindi importante che la performance delle autorità di omologazione sia regolarmente verificata mediante revisioni tra pari, al fine di garantire che nel far rispettare le prescrizioni di omologazione tutte le autorità di omologazione applichino un livello uniforme di qualità e rigore. Inoltre, è importante prevedere la verifica della correttezza dell'omologazione stessa.
- (19) Un maggiore coordinamento delle autorità nazionali tramite lo scambio di informazioni e valutazioni coordinate sotto la direzione di un'autorità di coordinamento è fondamentale per garantire un livello costantemente elevato di sicurezza e di tutela della salute e dell'ambiente nel mercato interno. Questo coordinamento dovrebbe anche consentire un uso più efficiente delle limitate risorse nazionali. A tal fine dovrebbe essere istituito un forum per consentire agli Stati membri e alla Commissione di scambiarsi informazioni sulle attività connesse all'applicazione della normativa in materia di omologazione e di coordinarle. La cooperazione tra gli Stati membri in questo campo, che attualmente ha un carattere informale, verrebbe rafforzata da un quadro più formale.
- (20) Le norme sulla vigilanza del mercato dell'Unione e sul controllo dei prodotti che entrano nel mercato dell'Unione stabilite nel regolamento (CE) n. 765/2008 si applicano ai veicoli a motore e ai loro rimorchi, nonché ai sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli senza impedire agli Stati membri di scegliere le autorità competenti incaricate dello svolgimento di tali compiti. La vigilanza del mercato può essere una competenza condivisa tra diverse autorità nazionali per tener conto dei sistemi nazionali di vigilanza del mercato degli Stati membri istituiti ai sensi del regolamento (CE) n. 765/2008. Un coordinamento e un monitoraggio efficaci a livello dell'Unione e nazionale dovrebbero garantire l'applicazione del nuovo quadro di omologazione e di vigilanza del mercato da parte delle autorità di omologazione e di vigilanza del mercato.
- (21) È necessario inserire norme sulla vigilanza del mercato nel presente regolamento allo scopo di rafforzare i diritti e gli obblighi delle autorità nazionali competenti, garantire un coordinamento efficace delle loro attività di vigilanza del mercato e chiarire le procedure applicabili.
- (22) Al fine di aumentare la trasparenza del processo di omologazione e di agevolare lo scambio di informazioni e la verifica indipendente da parte delle autorità di vigilanza del mercato, delle autorità di omologazione e della Commissione, la documentazione

relativa all'omologazione dovrebbe essere fornita in formato elettronico e resa disponibile al pubblico, con riserva di deroghe dovute alla tutela degli interessi commerciali e alla protezione dei dati personali.

- (23) Gli obblighi delle autorità nazionali in materia di vigilanza del mercato di cui al presente regolamento sono più specifici di quelli stabiliti all'articolo 19 del regolamento (CE) n. 765/2008 per tenere conto delle specificità del quadro di omologazione e della necessità di integrarlo con un meccanismo di vigilanza del mercato efficace che garantisca una rigorosa verifica ex post della conformità dei prodotti oggetto del presente regolamento.
- (24) Tali obblighi più specifici per le autorità nazionali contenuti nel presente regolamento dovrebbero includere prove e ispezioni ex post di verifica della conformità di un numero sufficiente di veicoli immessi sul mercato. La scelta dei veicoli da sottoporre a tale verifica ex post della conformità dovrebbe essere basata su un'adeguata valutazione del rischio, che tenga conto della gravità dell'eventuale non conformità e della probabilità che si verifichi.
- (25) Inoltre, la Commissione dovrebbe organizzare e svolgere o richiedere l'esecuzione di ispezioni e prove ex post di verifica della conformità indipendenti da quelle condotte dagli Stati membri nel quadro dei loro obblighi di vigilanza del mercato nazionale. Qualora tali prove e ispezioni stabiliscano una non conformità o si accerti che un'omologazione è stata rilasciata sulla base di dati non corretti, la Commissione dovrebbe essere autorizzata ad avviare a livello di Unione misure correttive volte a ripristinare la conformità dei veicoli interessati e ad esaminare le ragioni della non correttezza dell'omologazione. Occorre garantire un finanziamento adeguato a titolo del bilancio generale dell'Unione per consentire l'esecuzione di tali prove e ispezioni di verifica della conformità. In considerazione dei vincoli di bilancio imposti dal quadro finanziario pluriennale 2014-2020, l'attuazione della proposta legislativa dovrà basarsi sulle risorse esistenti ed essere concepita in modo tale da non generare ulteriori risorse finanziarie. La Commissione dovrebbe essere autorizzata ad imporre sanzioni amministrative laddove è accertata una non conformità.
- (26) Per garantire un livello elevato di sicurezza funzionale del veicolo, di protezione degli occupanti del veicolo e degli altri utenti della strada e di tutela dell'ambiente, è opportuno continuare ad armonizzare le prescrizioni tecniche e le norme ambientali applicabili ai veicoli, ai sistemi, ai componenti e alle entità tecniche e ad adeguarle ai progressi tecnici e scientifici.
- (27) Il fatto che alcuni sistemi, componenti, entità tecniche o parti e accessori possano essere montati su un veicolo successivamente alla sua immissione sul mercato, alla sua immatricolazione o alla sua entrata in circolazione non dovrebbe pregiudicare gli obiettivi del presente regolamento. Occorre quindi adottare misure adeguate per garantire che i sistemi, i componenti, le entità tecniche o le parti e gli accessori che possono essere montati sui veicoli e che potrebbero pregiudicare in modo significativo il funzionamento di sistemi essenziali per la sicurezza funzionale o la protezione ambientale, siano oggetto di controlli da parte di un'autorità di omologazione prima di essere immessi sul mercato, immatricolati o di entrare in circolazione.
- (28) Il sistema di omologazione UE deve consentire a ciascuno Stato membro di confermare che ogni tipo di veicolo e ogni tipo di sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tale tipo di veicolo sono stati sottoposti alle prove e alle ispezioni di cui al presente regolamento per verificarne la conformità alle prescrizioni in materia di omologazione del presente regolamento e che in seguito a ciò il costruttore ha

ottenuto una scheda di omologazione. Il sistema di omologazione UE impone al costruttore di produrre veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche conformi al tipo omologato. Tale conformità è certificata dal costruttore di veicoli mediante il rilascio di un certificato di conformità per ogni veicolo. Ciascun veicolo accompagnato da un certificato di conformità valido dovrebbe poter essere messo a disposizione sul mercato e immatricolato per essere utilizzato in tutta l'Unione.

- (29) La conformità della produzione è uno dei fondamenti del sistema di omologazione UE, pertanto le disposizioni adottate dal costruttore per garantire tale conformità dovrebbero essere approvate dall'autorità competente o da un servizio tecnico designato, in possesso delle qualifiche necessarie a tal fine, ed essere oggetto di regolari verifiche tramite audit periodici indipendenti. Inoltre, le autorità di omologazione dovrebbero garantire la verifica della conformità costante dei prodotti in questione.
- (30) Affinché un'omologazione resti valida, il costruttore deve informare l'autorità che ha omologato il tipo di veicolo delle eventuali modifiche delle caratteristiche del tipo o delle prescrizioni in materia di sicurezza e di prestazioni ambientali ad esso applicabili. È quindi importante che la validità delle schede di omologazione rilasciate sia limitata nel tempo e che tali schede possano essere rinnovate solo dopo che l'autorità di omologazione ha verificato e accertato che il tipo di veicolo continua a soddisfare tutte le prescrizioni applicabili. Inoltre, si dovrebbero chiarire le condizioni per l'estensione delle omologazioni al fine di garantire a livello dell'Unione un'applicazione uniforme delle procedure e delle prescrizioni in materia di omologazione.
- (31) La valutazione dei presunti gravi rischi per la sicurezza e dei gravi danni alla sanità pubblica e all'ambiente dovrebbe essere svolta a livello nazionale, ma occorre garantire un coordinamento a livello di Unione in caso di presunto rischio o danno che trascenda il territorio di uno Stato membro, al fine di condividere le risorse e di garantire la coerenza delle azioni correttive da adottare per attenuare il rischio e il danno individuati.
- (32) Al fine di garantire che tutti i veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche immessi sul mercato offrano un livello elevato di sicurezza e di protezione dell'ambiente, il costruttore o qualsiasi altro operatore economico nella catena di fornitura dovrebbe adottare misure correttive efficaci, compreso il richiamo dei veicoli, qualora un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica presenti un rischio grave per gli utilizzatori o per l'ambiente, come specificato all'articolo 20 del regolamento (CE) n. 765/2008. Le autorità di omologazione dovrebbero essere abilitate a valutare e verificare se tali misure sono sufficienti. Le autorità degli altri Stati membri dovrebbero avere il diritto di adottare misure di salvaguardia nel caso in cui ritengano che le misure correttive adottate dal costruttore non siano sufficienti.
- (33) È opportuno garantire un'adeguata flessibilità, tramite regimi di omologazione alternativi, ai costruttori che producono veicoli in piccole serie. Essi dovrebbero poter beneficiare dei vantaggi del mercato interno dell'Unione, a condizione che i loro veicoli siano conformi alle prescrizioni in materia di omologazione UE dei veicoli prodotti in piccole serie. In un ristretto numero di casi è opportuno consentire l'omologazione nazionale di piccole serie. Per evitare abusi, qualsiasi procedura semplificata per i veicoli prodotti in piccole serie dovrebbe applicarsi solo nei casi in cui la produzione è molto limitata. È quindi necessario definire in modo preciso il concetto di veicoli prodotti in piccole serie, in termini di numero di veicoli prodotti, di

prescrizioni da soddisfare e di condizioni per l'immissione sul mercato di tali veicoli. È altrettanto importante specificare un regime di omologazione individuale alternativo, in particolare per garantire una flessibilità sufficiente per l'omologazione dei veicoli costruiti in più fasi.

- (34) L'Unione è parte contraente dell'Accordo della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) relativo all'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili ai veicoli a motore, agli accessori ed alle parti che possono essere installati o utilizzati sui veicoli a motore ed alle condizioni del riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali prescrizioni ("Accordo del 1958 riveduto")<sup>13</sup>. L'Unione ha accettato un numero rilevante di regolamenti allegati all'accordo del 1958 riveduto e ha pertanto l'obbligo di accettare le omologazioni rilasciate a norma di tali regolamenti, in quanto conformi alle prescrizioni equivalenti dell'Unione. Al fine di semplificare il proprio quadro di omologazione e di allinearli al quadro internazionale dell'UNECE, con il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>14</sup>, l'Unione ha abrogato le sue direttive specifiche in materia di omologazione e le ha sostituite con l'applicazione obbligatoria dei regolamenti UNECE pertinenti. Per ridurre gli oneri amministrativi della procedura di omologazione, è opportuno consentire ai costruttori di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche di ottenere l'omologazione a norma del presente regolamento, se del caso, direttamente tramite l'ottenimento dell'omologazione a norma dei pertinenti regolamenti UNECE elencati negli allegati del presente regolamento.
- (35) Di conseguenza è opportuno incorporare nella legislazione in materia di omologazione UE i regolamenti UNECE e le relative modifiche che l'Unione ha approvato o che applica in conformità alla decisione 97/836/CE del Consiglio<sup>15</sup>. È dunque opportuno delegare di conseguenza alla Commissione il potere di modificare gli allegati del presente regolamento e di adottare atti delegati al fine di garantire che i riferimenti ai regolamenti UNECE e alle rispettive modifiche nell'elenco degli atti normativi pertinenti siano tenuti aggiornati.
- (36) Per migliorare il funzionamento del mercato interno, in particolare per quanto riguarda la libera circolazione delle merci, la libertà di stabilimento e la libera prestazione di servizi, sono necessari un accesso illimitato alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli, attraverso una funzione di ricerca standardizzata che consenta di reperire le informazioni tecniche, e una concorrenza efficace sul mercato dei servizi che forniscono tali informazioni. Finora le prescrizioni relative alla messa a disposizione delle informazioni sulla riparazione e la manutenzione sono state stabilite nel regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>16</sup>, nel

---

<sup>13</sup> 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 ("Accordo del 1958 riveduto") (GU L 346 del 17.12.1997, pag. 81).

<sup>14</sup> Regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati (GU L 200 del 31.7.2009, pag. 1).

<sup>15</sup> Decisione 97/836/CE del Consiglio, del 27 novembre 1997 (GU L 346 del 17.12.1997, pag. 78).

<sup>16</sup> 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 e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo (GU L 171 del 29.6.2007, pag. 1).

regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>17</sup>, nel regolamento (UE) n. 692/2008 della Commissione<sup>18</sup> e nel regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione<sup>19</sup>. Tali prescrizioni dovrebbero essere consolidate nel presente regolamento e i regolamenti (CE) n. 715/2007, (CE) n. 595/2009, (UE) n. 692/2008 e (UE) n. 582/2011 dovrebbero essere modificati di conseguenza.

- (37) Il progresso tecnico, che introduce nuovi metodi o nuove tecniche per la diagnosi e la riparazione dei veicoli, come l'accesso remoto alle informazioni e al software del veicolo, non dovrebbe indebolire gli obiettivi del presente regolamento per quanto concerne l'accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione da parte degli operatori indipendenti.
- (38) Al fine di garantire condizioni uniformi di applicazione del presente regolamento, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>20</sup>.
- (39) Al fine di integrare il presente regolamento con ulteriori dettagli tecnici, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo alle prescrizioni in materia di omologazione concernenti le prestazioni ambientali e di sicurezza dei veicoli a motore e dei loro rimorchi nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche destinati a tali veicoli. È particolarmente importante che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati, la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (40) Gli Stati membri dovrebbero stabilire regole sulle sanzioni da irrogare in caso di violazione del presente regolamento e assicurarne l'applicazione. Tali sanzioni dovrebbero essere efficaci, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri comunicheranno annualmente alla Commissione le sanzioni irrogate per monitorare la coerenza dell'attuazione delle presenti disposizioni.
- (41) Nell'interesse della chiarezza, della razionalità e della semplificazione, è opportuno abrogare la direttiva 2007/46/CE e sostituirla con il presente regolamento. L'adozione di un regolamento garantisce che le disposizioni siano direttamente applicabili e che

---

<sup>17</sup> Regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2009, relativo all'omologazione dei veicoli a motore e dei motori riguardo alle emissioni dei veicoli pesanti (euro VI) e all'accesso alle informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione del veicolo e che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 e la direttiva 2007/46/CE e che abroga le direttive 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE (GU L 188 del 18.7.2009, pag. 1).

<sup>18</sup> Regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione, del 18 luglio 2008, recante attuazione e modifica del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo (GU L 199 del 28.7.2008, pag. 1).

<sup>19</sup> Regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione, del 25 maggio 2011, recante attuazione e modifica del regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le emissioni dei veicoli pesanti (Euro VI) e recante modifica degli allegati I e III della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 167 del 25.6.2011, pag. 1).

<sup>20</sup> 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).

possano essere aggiornate in modo tempestivo e più efficiente, per tener meglio conto del progresso tecnico e degli sviluppi normativi nel quadro dell'accordo del 1958 riveduto.

- (42) Al fine di un'attuazione corretta della verifica della conformità da parte della Commissione e per assicurare condizioni di parità per gli operatori economici e le autorità nazionali, dovrebbe spettare alla Commissione l'irrogazione di sanzioni amministrative armonizzate agli operatori economici che hanno violato il presente regolamento, indipendentemente dal luogo in cui il veicolo, il sistema, il componente o l'entità tecnica sono stati inizialmente omologati.
- (43) Ogni volta che le misure previste nel presente regolamento comportano il trattamento di dati personali, tale trattamento va effettuato in conformità alla direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>21</sup> e al regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>22</sup> nonché delle relative misure nazionali di esecuzione.
- (44) Al fine di consentire agli Stati membri, alle autorità nazionali e agli operatori economici di prepararsi all'applicazione delle nuove norme introdotte dall'atto, è opportuno fissare una data di applicazione successiva all'entrata in vigore.
- (45) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire l'adozione di regole armonizzate relative alle prescrizioni amministrative e tecniche per l'omologazione dei veicoli delle categorie M, N e O e dei loro sistemi, componenti ed entità tecniche e alla vigilanza del mercato di tali veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri e possono invece, a motivo della loro portata e dei loro effetti, essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito all'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

## **CAPO I**

### **OGGETTO, AMBITO DI APPLICAZIONE E DEFINIZIONI**

#### *Articolo 1* *Oggetto*

1. Il presente regolamento stabilisce le disposizioni amministrative e le prescrizioni tecniche per l'omologazione e l'immissione sul mercato di tutti i nuovi tipi di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 1, e si applica anche alle omologazioni individuali.
2. Il presente regolamento stabilisce le prescrizioni di vigilanza del mercato dei veicoli, dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche, che sono soggetti ad

---

<sup>21</sup> Direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati (GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31).

<sup>22</sup> Regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché la libera circolazione di tali dati (GU L 8 del 12.1.2001, pag. 1).



omologazione conformemente al presente regolamento, nonché delle parti e degli accessori destinati a tali veicoli.

## *Articolo 2*

### *Ambito di applicazione*

1. Il presente regolamento si applica ai veicoli a motore delle categorie M e N e ai loro rimorchi della categoria O, destinati ad essere utilizzati su strade pubbliche, compresi quelli progettati e fabbricati in una o più fasi, e ai sistemi, ai componenti e alle entità tecniche, nonché alle parti e agli accessori, progettati e fabbricati per tali veicoli e rimorchi.
2. Il presente regolamento non si applica ai seguenti veicoli:
  - a) veicoli agricoli o forestali, come definiti nel regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>23</sup>;
  - b) veicoli a due o tre ruote e quadricicli, come definiti nel regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>24</sup>;
  - c) veicoli che sono utilizzati su binari.
3. Per i seguenti veicoli e macchine, il costruttore può chiedere l'omologazione del tipo o l'omologazione individuale a norma del presente regolamento, a condizione che tali veicoli soddisfino le prescrizioni sostanziali del presente regolamento:
  - a) veicoli progettati e costruiti per essere essenzialmente utilizzati in cantieri edili, cave, installazioni portuali o aeroportuali;
  - b) veicoli progettati e costruiti per essere utilizzati dalle forze armate, dalla protezione civile, dai servizi antincendio e dai servizi responsabili del mantenimento dell'ordine pubblico;
  - c) veicoli semoventi specificamente progettati e costruiti per eseguire lavori e che, per le loro caratteristiche costruttive, non sono idonei al trasporto di passeggeri o di merci.
4. Per i veicoli che seguono, il costruttore può chiedere l'omologazione individuale a norma del presente regolamento:
  - a) veicoli destinati esclusivamente alle corse automobilistiche su strada;
  - b) prototipi di veicoli utilizzati su strada sotto la responsabilità di un costruttore per lo svolgimento di specifici programmi di prove, purché siano stati progettati e costruiti specificamente a tal fine.

## *Articolo 3*

### *Definizioni*

Ai fini del presente regolamento si intende per:

---

<sup>23</sup> Regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 febbraio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli agricoli e forestali (GU L 60 del 2.3.2013, pag. 1).

<sup>24</sup> Regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli (GU L 60 del 2.3.2013, pag. 52).

- 1) "omologazione", la procedura con cui un'autorità di omologazione certifica che un tipo di veicolo, di sistema, di componente o di entità tecnica è conforme alle disposizioni amministrative e alle prescrizioni tecniche pertinenti;
- 2) "vigilanza del mercato", le attività svolte e le misure adottate dalle autorità di vigilanza del mercato per garantire che veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche nonché parti e accessori messi a disposizione sul mercato siano conformi alle prescrizioni fissate nella pertinente normativa dell'Unione e non presentino rischi per la salute, la sicurezza o qualsiasi altro aspetto di tutela del pubblico interesse;
- 3) "veicolo", ogni veicolo a motore o il suo rimorchio, quali definiti ai punti 10 e 11;
- 4) "sistema", un insieme di dispositivi che, combinati, svolgono una o più funzioni specifiche in un veicolo e che è soggetto alle prescrizioni del presente regolamento o di qualsivoglia degli atti normativi elencati nell'allegato IV;
- 5) "componente", un dispositivo destinato a far parte di un veicolo, che può essere omologato indipendentemente da tale veicolo e che è soggetto alle prescrizioni del presente regolamento o di qualsivoglia degli atti normativi elencati nell'allegato IV;
- 6) "entità tecnica", un dispositivo destinato a far parte di un veicolo, che può essere omologato separatamente, ma soltanto in relazione ad uno o più tipi di veicoli determinati, e che è soggetto alle prescrizioni del presente regolamento o di qualsivoglia degli atti normativi elencati nell'allegato IV;
- 7) "parti", i prodotti usati per l'assemblaggio, la riparazione e la manutenzione di un veicolo nonché i pezzi di ricambio;
- 8) "accessori", i prodotti diversi dalle parti che possono essere aggiunti a un veicolo o montati su di esso;
- 9) "costruttore", una persona fisica o giuridica che è responsabile di tutti gli aspetti dell'omologazione di un tipo di veicolo, di sistema, di componente o di entità tecnica o dell'omologazione individuale o della procedura di autorizzazione di parti e accessori, della garanzia di conformità della produzione e delle questioni di vigilanza del mercato concernenti i veicoli, i sistemi, i componenti, le entità tecniche, le parti e gli accessori prodotti, indipendentemente dal fatto che tale persona sia o non sia direttamente coinvolta in tutte le fasi di progettazione e costruzione del veicolo, del sistema, del componente o dell'entità tecnica in questione;
- 10) "veicolo a motore", ogni veicolo azionato da un motore, progettato e costruito per muoversi con mezzi propri, che abbia almeno quattro ruote, che sia completo, completato o incompleto, con una velocità massima di progetto superiore a 25 km/h;
- 11) "rimorchio", ogni veicolo su ruote non semovente progettato e costruito per essere trainato da un veicolo a motore;
- 12) "autorità di omologazione", l'autorità o le autorità di uno Stato membro, da questo notificate alla Commissione, competenti per tutti gli aspetti dell'omologazione di un tipo di veicolo, di sistema, di componente o di entità tecnica o per l'omologazione individuale, per la procedura di autorizzazione di parti e accessori, per il rilascio e l'eventuale revoca o rifiuto delle schede di omologazione, che fungono da punto di contatto per le autorità di omologazione degli altri Stati membri, che sono responsabili della designazione dei servizi tecnici e di garantire che gli obblighi in materia di conformità della produzione del costruttore siano rispettati;

- 13) "autorità di vigilanza del mercato", l'autorità o le autorità nazionali preposte alla vigilanza del mercato nel territorio dello Stato membro;
- 14) "autorità nazionale", un'autorità di omologazione o qualsiasi altra autorità che partecipa ed è responsabile della vigilanza del mercato, del controllo alle frontiere o dell'immatricolazione in uno Stato membro in relazione a veicoli, sistemi, componenti, entità tecniche, nonché parti o accessori;
- 15) "immissione sul mercato", la messa a disposizione per la prima volta nell'Unione di un veicolo, un sistema, un componente, un'entità tecnica, una parte o un accessorio;
- 16) "immatricolazione", l'autorizzazione amministrativa permanente o temporanea all'entrata in circolazione di un veicolo nel traffico stradale, compresa l'identificazione del veicolo e il rilascio di un numero di serie;
- 17) "entrata in circolazione", il primo uso nell'Unione, conforme allo scopo per cui è stato progettato, di un veicolo, un sistema, un componente, un'entità tecnica, una parte o un accessorio;
- 18) "operatore economico", il costruttore, il rappresentante del costruttore, l'importatore o il distributore;
- 19) "omologazione globale di un tipo di veicolo", la procedura con cui un'autorità di omologazione certifica che un tipo di veicolo incompleto, completo o completato è conforme alle disposizioni amministrative e alle prescrizioni tecniche pertinenti;
- 20) "omologazione in più fasi", la procedura con cui una o più autorità di omologazione certificano che, a seconda dello stato di completamento, un tipo di veicolo incompleto o completato è conforme alle disposizioni amministrative e alle prescrizioni tecniche pertinenti;
- 21) "veicolo incompleto", un veicolo che, per conformarsi alle prescrizioni tecniche pertinenti del presente regolamento e degli atti normativi elencati nell'allegato IV, deve essere completato in almeno una fase successiva;
- 22) "omologazione UE", la procedura con cui un'autorità di omologazione certifica che un tipo di veicolo, di sistema, di componente o di entità tecnica è conforme alle disposizioni amministrative e alle prescrizioni tecniche pertinenti del presente regolamento e degli atti normativi elencati nell'allegato IV;
- 23) "scheda di omologazione", il documento con cui l'autorità di omologazione certifica ufficialmente l'omologazione di un tipo di veicolo, di sistema, di componente o di entità tecnica;
- 24) "rappresentante del costruttore", la persona fisica o giuridica stabilita nell'Unione che, debitamente nominata dal costruttore, lo rappresenta davanti all'autorità di omologazione o all'autorità di vigilanza del mercato e agisce in suo nome negli ambiti trattati dal presente regolamento;
- 25) "importatore", una persona fisica o giuridica stabilita nell'Unione che immette sul mercato un veicolo, un sistema, un componente, un'entità tecnica, una parte o un accessorio che è stato costruito in un paese terzo;
- 26) "omologazione nazionale", la procedura con cui un'autorità di omologazione certifica che un tipo di veicolo, di sistema, di componente o di entità tecnica è conforme alle disposizioni amministrative e alle prescrizioni tecniche pertinenti stabilite nella legislazione nazionale di uno Stato membro; la validità di tale omologazione è limitata al territorio di tale Stato membro;

- 27) "certificato di conformità", il documento descritto nell'allegato IX, rilasciato dal costruttore, in cui si attesta che un veicolo prodotto è conforme al tipo di veicolo omologato;
- 28) "distributore", un concessionario o qualsiasi persona fisica o giuridica nella catena di fornitura, diversa dal costruttore o dall'importatore, che mette a disposizione sul mercato un veicolo, un sistema, un componente, un'entità tecnica, una parte o un accessorio;
- 29) "messa a disposizione sul mercato", la fornitura di un veicolo, un sistema, un componente, un'entità tecnica, una parte o un accessorio, a titolo oneroso o gratuito, affinché sia distribuito o usato sul mercato nel corso di un'attività commerciale;
- 30) "omologazione a tappe", la procedura che consiste nell'ottenere gradualmente la serie completa di schede di omologazione UE per i sistemi, i componenti e le entità tecniche che fanno parte di un veicolo e che conduce, nella fase finale, all'omologazione globale di un tipo di veicolo;
- 31) "omologazione in un'unica tappa", la procedura con cui un'autorità di omologazione certifica con un'unica operazione che un tipo di veicolo, di sistema, di componente o di entità tecnica nel suo complesso è conforme alle disposizioni amministrative e alle prescrizioni tecniche pertinenti;
- 32) "omologazione mista", un'omologazione a tappe per la quale sono state ottenute una o più omologazioni di sistemi durante la fase finale dell'omologazione del veicolo completo, senza bisogno di rilasciare le schede di omologazione UE per tali sistemi;
- 33) "veicolo completato", un veicolo che risulta dalla procedura di omologazione in più fasi e che è conforme alle prescrizioni tecniche pertinenti del presente regolamento e degli atti normativi elencati nell'allegato IV;
- 34) "veicolo completo", un veicolo che non deve essere completato per essere conforme alle prescrizioni tecniche pertinenti del presente regolamento e degli atti normativi elencati nell'allegato IV;
- 35) "tipo di veicolo", una determinata categoria di veicoli identici almeno per quanto riguarda i criteri essenziali specificati nell'allegato II, parte B, e che può comprendere varianti e versioni, come indicato nel medesimo allegato;
- 36) "servizio tecnico", un organismo o un ente che l'autorità di omologazione designa come laboratorio presso il quale effettuare le prove oppure come organismo di valutazione della conformità presso il quale effettuare le valutazioni iniziali e altre prove o ispezioni;
- 37) "veicolo base", qualsiasi veicolo usato nella fase iniziale di un'omologazione in più fasi;
- 38) "omologazione di un sistema", la procedura con cui un'autorità di omologazione certifica che un tipo di sistema è conforme alle disposizioni amministrative e alle prescrizioni tecniche pertinenti;
- 39) "omologazione di un'entità tecnica", la procedura con cui un'autorità di omologazione certifica che un tipo di entità tecnica è conforme alle disposizioni amministrative e alle prescrizioni tecniche pertinenti, in relazione a uno o più tipi di veicoli specificati;

- 40) "omologazione di un componente", la procedura con cui un'autorità di omologazione certifica che un tipo di componente, in modo indipendente da un veicolo, è conforme alle disposizioni amministrative e alle prescrizioni tecniche pertinenti;
- 41) "metodo di prova virtuale", simulazioni al computer e calcoli atti a dimostrare che un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica soddisfa le prescrizioni tecniche di un atto normativo elencato nell'allegato IV senza ricorrere all'uso di un veicolo, di un sistema, di un componente o di un'entità tecnica reale;
- 42) "omologazione individuale", la procedura con cui un'autorità di omologazione certifica che un determinato veicolo, unico o meno, è conforme alle disposizioni amministrative e alle prescrizioni tecniche pertinenti per l'omologazione individuale UE e per l'omologazione individuale nazionale;
- 43) "veicolo di fine serie", un veicolo facente parte di uno stock, che non può o non può più essere messo a disposizione sul mercato, immatricolato o entrare in circolazione a causa dell'entrata in vigore di nuove prescrizioni tecniche per le quali non è stato omologato;
- 44) "prescrizioni alternative", disposizioni amministrative e prescrizioni tecniche intese a garantire un livello di sicurezza funzionale, di tutela dell'ambiente e di sicurezza sul lavoro il più possibile equivalente a quello previsto in uno o più degli atti normativi elencati nell'allegato IV;
- 45) "pezzi di ricambio", i prodotti destinati a essere montati in o su un veicolo per sostituirne parti originali, compresi i prodotti che sono necessari per l'utilizzo di un veicolo, ad eccezione del carburante;
- 46) "informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo", tutte le informazioni richieste per la diagnosi, la manutenzione, l'ispezione, il controllo periodico, la riparazione, la riprogrammazione o la reinizializzazione del veicolo, nonché per il montaggio sul veicolo di parti e accessori, che sono fornite dal costruttore ai propri concessionari e riparatori autorizzati, compresi tutte le modifiche e i supplementi successivi di tali informazioni;
- 47) "operatore indipendente", una persona fisica o giuridica, diversa da un concessionario o da un riparatore autorizzato, coinvolta direttamente o indirettamente nella riparazione e manutenzione dei veicoli, compresi riparatori, costruttori o distributori di utensili, apparecchiature per la riparazione o pezzi di ricambio, editori di informazioni tecniche, club automobilistici, addetti al soccorso stradale, addetti a servizi d'ispezione e di prova e alla formazione di installatori, costruttori e riparatori di equipaggiamenti per veicoli alimentati da carburanti alternativi. Indica altresì i distributori, i concessionari o i riparatori autorizzati in seno al sistema di distribuzione di un certo costruttore di veicoli nella misura in cui forniscono servizi di riparazione e manutenzione di veicoli relativamente ai quali non sono membri del sistema di distribuzione del costruttore del veicolo;
- 48) "riparatore autorizzato", una persona fisica o giuridica che fornisce servizi di riparazione e manutenzione di veicoli nell'ambito del sistema di distribuzione del costruttore;
- 49) "riparatore indipendente", una persona fisica o giuridica che fornisce servizi di riparazione e manutenzione di veicoli al di fuori del sistema di distribuzione del costruttore;

- 50) "informazioni diagnostiche di bordo (OBD) del *veicolo*", le informazioni relative a un sistema a bordo di un veicolo o collegato ad un motore, in grado di individuare un malfunzionamento ed eventualmente di indicarne la comparsa mediante un sistema di allarme, di identificare la probabile zona di malfunzionamento mediante informazioni salvate nella memoria di un computer e di comunicare tali informazioni all'esterno;
- 51) "veicolo prodotto in piccole serie", un tipo di veicolo il cui numero di unità messe a disposizione sul mercato, immatricolate o fatte entrare in circolazione non supera i limiti quantitativi annuali di cui all'allegato XII;
- 52) "veicolo per uso speciale (SPV)", un veicolo della categoria M, N od O con caratteristiche tecniche specifiche che gli consentono di svolgere una funzione che richiede disposizioni o attrezzature speciali;
- 53) "semirimorchio", un veicolo trainato, il cui asse o i cui assi sono posizionati dietro al baricentro del veicolo, caricato in modo uniforme, e che è munito di un dispositivo di traino che consente di trasmettere forze orizzontali e verticali al veicolo trattore;
- 54) "organismo di accreditamento nazionale", l'unico organismo che in uno Stato membro è stato autorizzato da tale Stato a svolgere attività di accreditamento a norma dell'articolo 2, paragrafo 11, del regolamento (CE) n. 765/2008;
- 55) "valutazione in loco", una verifica da parte dell'autorità di omologazione nella sede del servizio tecnico o di uno dei suoi subappaltatori o una delle sue affiliate;
- 56) "valutazione in loco di sorveglianza", una valutazione in loco periodica di routine diversa dalla valutazione in loco svolta per la designazione iniziale e da quella effettuata per il rinnovo della designazione;

#### *Articolo 4* *Categorie di veicoli*

1. Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti categorie di veicoli:
  - a) la categoria M comprende i veicoli a motore progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di persone e dei loro bagagli, nello specifico:
    - i) categoria M<sub>1</sub>: veicoli a motore aventi non più di otto posti a sedere oltre al posto a sedere del conducente e senza spazio per passeggeri in piedi. Il numero di posti a sedere può essere limitato al posto a sedere del conducente;
    - ii) categoria M<sub>2</sub>: veicoli a motore aventi più di otto posti a sedere oltre al posto a sedere del conducente e con una massa massima che non supera le 5 tonnellate. Tali veicoli a motore possono avere uno spazio per passeggeri in piedi;
    - iii) categoria M<sub>3</sub>: veicoli a motore aventi più di otto posti a sedere oltre al posto a sedere del conducente e con una massa massima che supera le 5 tonnellate. Tali veicoli a motore possono avere uno spazio per passeggeri in piedi;
  - b) la categoria N comprende i veicoli a motore progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di merci, nello specifico:
    - i) categoria N<sub>1</sub>: veicoli a motore con una massa massima pari o inferiore a 3,5 tonnellate;

- ii) categoria N<sub>2</sub>: veicoli a motore con una massa massima superiore a 3,5 tonnellate e inferiore a 12 tonnellate;
  - iii) categoria N<sub>3</sub>: veicoli a motore con una massa massima superiore a 12 tonnellate;
- c) la categoria O comprende i rimorchi progettati e costruiti per il trasporto di merci o di persone nonché per l'alloggiamento di persone, nello specifico:
- i) categoria O<sub>1</sub>: rimorchi con una massa massima pari o inferiore a 0,75 tonnellate;
  - ii) categoria O<sub>2</sub>: rimorchi con una massa massima superiore a 0,75 tonnellate ma non superiore a 3,5 tonnellate;
  - iii) categoria O<sub>3</sub>: rimorchi con una massa massima superiore a 3,5 tonnellate ma non superiore a 10 tonnellate;
  - iv) categoria O<sub>4</sub>: rimorchi con una massa massima superiore a 10 tonnellate.
2. I criteri di classificazione dei veicoli, dei tipi di veicoli, delle varianti e delle versioni sono specificati nell'allegato II.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 88 per modificare l'allegato II relativo alla classificazione delle sottocategorie di veicoli, dei tipi di veicoli e dei tipi di carrozzeria, al fine di adeguarlo al progresso tecnico.

## **CAPO II OBBLIGHI GENERALI**

### *Articolo 5*

#### *Prescrizioni fondamentali generali*

1. I veicoli, i sistemi, i componenti e le entità tecniche soddisfano le prescrizioni degli atti normativi elencati nell'allegato IV.
2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 88 per modificare l'allegato IV al fine di tener conto degli sviluppi tecnologici e normativi intervenuti introducendo e aggiornando i riferimenti agli atti normativi recanti le prescrizioni che i veicoli, i sistemi, i componenti e le entità tecniche devono soddisfare.

### *Articolo 6*

#### *Obblighi degli Stati membri*

1. Gli Stati membri istituiscono o designano le autorità di omologazione e le autorità di vigilanza del mercato. Gli Stati membri notificano alla Commissione l'istituzione e la designazione di tali autorità.

Tale notifica include il nome di tali autorità, il loro indirizzo (anche elettronico) e le loro competenze. La Commissione pubblica sul proprio sito web un elenco e gli estremi delle autorità di omologazione e delle autorità di vigilanza del mercato.

2. Gli Stati membri autorizzano l'immissione sul mercato, l'immatricolazione o l'entrata in circolazione solo dei veicoli, dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche conformi alle prescrizioni del presente regolamento.
3. Gli Stati membri non vietano né limitano od ostacolano l'immissione sul mercato, l'immatricolazione o l'entrata in circolazione dei veicoli, dei sistemi, dei componenti o delle entità tecniche conformi alle prescrizioni del presente regolamento, tranne nei casi di cui all'articolo 52.

A titolo di deroga da tale regola, gli Stati membri non sono obbligati a consentire l'immissione sul mercato, l'immatricolazione o l'entrata in circolazione di veicoli omologati conformemente al presente regolamento, ma che superano le dimensioni armonizzate di cui all'allegato I della direttiva 96/53/CE<sup>25</sup>.

4. Gli Stati membri organizzano ed effettuano la vigilanza del mercato e il controllo dei veicoli, dei sistemi, dei componenti o delle entità tecniche che entrano nel mercato, conformemente al capo III del regolamento (CE) n. 765/2008.
5. Gli Stati membri adottano le misure necessarie a garantire che le autorità di vigilanza del mercato, qualora lo ritengano necessario e giustificato, possano avere il diritto di accedere ai locali degli operatori economici e di raccogliere i campioni di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche necessari ai fini delle prove di conformità.
6. Gli Stati membri esaminano e valutano periodicamente il funzionamento delle loro attività di omologazione. Tali esami e valutazioni hanno una periodicità almeno quadriennale e i relativi risultati sono comunicati agli altri Stati membri e alla Commissione. Lo Stato membro interessato mette una sintesi dei risultati a disposizione del pubblico, in particolare il numero di omologazioni rilasciate e l'identità dei costruttori cui sono state rilasciate.
7. Gli Stati membri esaminano e valutano periodicamente il funzionamento delle loro attività di vigilanza. Tali esami e valutazioni hanno una periodicità almeno quadriennale e i relativi risultati sono comunicati agli altri Stati membri e alla Commissione. Lo Stato membro interessato rende pubblica una sintesi dei risultati.

#### *Articolo 7*

##### *Obblighi delle autorità di omologazione*

1. Le autorità di omologazione rilasciano omologazioni solo ai veicoli, ai sistemi, ai componenti o alle entità tecniche conformi alle prescrizioni del presente regolamento.
2. Le autorità di omologazione eseguono i loro compiti in modo indipendente e imparziale. Esse rispettano la riservatezza ove necessario per proteggere i segreti commerciali, fatto salvo l'obbligo di informazione di cui all'articolo 9, paragrafo 3, al fine di tutelare gli interessi degli utenti nell'Unione.
3. Uno Stato membro in cui più di un'autorità di omologazione è responsabile dell'omologazione dei veicoli, compresa l'omologazione individuale dei veicoli, designa un'unica autorità di omologazione responsabile dello scambio di informazioni con le autorità di omologazione degli altri Stati membri e degli obblighi descritti al capitolo XV del presente regolamento.

---

<sup>25</sup> Direttiva 96/53/CE del Consiglio, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale (GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59).



Le autorità di omologazione di uno Stato membro collaborano tra loro scambiandosi le informazioni pertinenti per il loro ruolo e per l'esercizio delle loro funzioni.

4. Se un'autorità di omologazione è informata a norma dell'articolo 8, paragrafo 5, dell'articolo 9, paragrafo 5, dell'articolo 52, paragrafo 4, o dell'articolo 54, essa prende tutte le misure necessarie per riesaminare l'omologazione rilasciata e, se del caso, correggere o revocare l'omologazione in base alle motivazioni e alla gravità delle irregolarità dimostrate.
5. La Commissione può adottare atti di esecuzione al fine di stabilire i criteri comuni per la designazione, la revisione e la valutazione delle autorità di omologazione a livello nazionale. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 87, paragrafo 2.

#### *Articolo 8*

##### *Obblighi delle autorità di vigilanza del mercato*

1. Le autorità di vigilanza del mercato effettuano controlli regolari per verificare la conformità dei veicoli, dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche ai requisiti di cui al presente regolamento nonché alla correttezza delle omologazioni. Detti controlli sono effettuati su scala adeguata, tramite controlli documentali e prove reali di guida nonché prove di laboratorio sulla base di campioni statisticamente rilevanti. Nello svolgimento di tale attività, le autorità di vigilanza del mercato tengono conto di principi consolidati di valutazione del rischio, dei reclami e di altre informazioni.
2. Le autorità di vigilanza del mercato chiedono agli operatori economici di mettere a disposizione la documentazione e le informazioni che ritengono necessarie ai fini dello svolgimento delle loro attività.
3. Per i veicoli, i sistemi, i componenti e le entità tecniche omologati, le autorità di vigilanza del mercato tengono debitamente conto dei certificati di conformità presentati dagli operatori economici.
4. Le autorità di vigilanza del mercato adottano provvedimenti adeguati per avvisare gli utenti nel loro territorio, entro un termine adeguato, dei pericoli rilevati in relazione ad un veicolo, un sistema, un componente e un'entità tecnica, al fine di prevenire o ridurre il rischio di infortunio o di altri danni.

Le autorità di vigilanza del mercato collaborano con gli operatori economici in merito ad interventi che potrebbero prevenire o ridurre i rischi causati da veicoli, sistemi, componenti e entità tecniche messi a disposizione da tali operatori.

5. Qualora le autorità di vigilanza del mercato di uno Stato membro decidano di ritirare dal mercato un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica in conformità all'articolo 49, paragrafo 5, informano l'operatore economico interessato e ove applicabile l'autorità di omologazione pertinente.
6. Le autorità di vigilanza del mercato eseguono i loro compiti in modo indipendente e imparziale. Esse rispettano la riservatezza ove necessario per proteggere i segreti commerciali, fatto salvo l'obbligo di informazione di cui all'articolo 9, paragrafo 3, nella misura necessaria a tutelare gli interessi degli utenti nell'Unione europea.
7. Gli Stati membri esaminano e valutano periodicamente il funzionamento delle loro attività di vigilanza. Tali esami e valutazioni hanno una periodicità almeno quadriennale e i relativi risultati sono comunicati agli altri Stati membri e alla Commissione. Lo Stato membro interessato rende pubblica una sintesi dei risultati.

8. Le autorità di vigilanza del mercato dei diversi Stati membri coordinano le loro attività di vigilanza del mercato, cooperano tra di loro e condividono, anche con la Commissione, i risultati di tali attività. Se del caso, le autorità di vigilanza del mercato si accordano sulla suddivisione del lavoro e sulle specializzazioni.
9. Se in uno Stato membro più autorità sono responsabili della vigilanza del mercato e dei controlli alle frontiere esterne, tali autorità cooperano tra loro, scambiandosi le informazioni rilevanti per l'esercizio delle loro funzioni.
10. La Commissione può adottare atti di esecuzione al fine di definire i criteri per stabilire l'entità, la portata e la frequenza con cui devono essere effettuati i controlli di verifica della conformità dei campioni prelevati di cui al paragrafo 1. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 87, paragrafo 2.

#### *Articolo 9*

#### *Verifica della conformità da parte della Commissione e coordinamento con gli Stati membri per l'applicazione*

1. La Commissione organizza ed effettua, o richiede l'esecuzione, su scala adeguata, di prove e ispezioni dei veicoli, dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche già messi a disposizione sul mercato, al fine di verificare che tali veicoli, i sistemi, i componenti e le entità tecniche siano conformi alle omologazioni del tipo e alla legislazione applicabile, e di assicurare la correttezza delle omologazioni.  

Tali prove e ispezioni possono essere svolte sui veicoli nuovi forniti dai costruttori o dall'operatore economico, secondo quanto previsto al successivo paragrafo 2.

Possono essere svolte anche su veicoli immatricolati, d'accordo con il titolare dell'immatricolazione del veicolo.
2. I costruttori titolari di omologazioni o gli operatori economici forniscono, su richiesta, alla Commissione un numero statisticamente rilevante di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche di serie scelti dalla Commissione che siano rappresentativi dei veicoli, dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche disponibili per l'immissione sul mercato in forza di tale omologazione. Tali veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche sono forniti per essere sottoposti a prova dove, quando e per il periodo richiesti dalla Commissione.
3. Al fine di consentire alla Commissione di effettuare le prove di cui ai paragrafi 1 e 2, gli Stati membri mettono a disposizione della Commissione tutti i dati relativi all'omologazione del veicolo, dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche oggetto delle prove di verifica della conformità. Tali dati includono almeno le informazioni riportate nella scheda di omologazione e nei suoi allegati menzionate all'articolo 26, paragrafo 1.  

Per i veicoli omologati secondo la procedura di omologazione a tappe o in più fasi, gli Stati membri forniscono alla Commissione anche la scheda di omologazione e i relativi allegati, menzionati all'articolo 26, paragrafo 1, delle omologazioni sottostanti di sistemi, componenti ed entità tecniche.
4. I costruttori di veicoli rendono pubblici i dati necessari ai fini delle prove di verifica della conformità da parte di terzi. La Commissione adotta atti di esecuzione per definire i dati che devono essere resi pubblici e le condizioni di tale pubblicazione, fatta salva la tutela dei segreti commerciali e la protezione dei dati personali in

conformità alla legislazione nazionale e dell'Unione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 87, paragrafo 2.

5. Se la Commissione stabilisce che i veicoli sottoposti a prova o a ispezione non soddisfano le prescrizioni di omologazione stabilite nel presente regolamento o in uno degli atti normativi elencati nell'allegato IV o che l'omologazione è stata rilasciata sulla base di dati errati, a norma dell'articolo 54, paragrafo 8, essa chiede senza indugio all'operatore economico interessato di adottare tutte le misure correttive appropriate per rendere i veicoli conformi a tali prescrizioni oppure adotta misure restrittive e chiede all'operatore economico di ritirare i veicoli interessati dal mercato o di richiamarli entro un periodo ragionevole, in funzione della gravità della non conformità accertata.

Qualora tali prove e ispezioni mettano in discussione la correttezza dell'omologazione stessa, la Commissione informa l'autorità o le autorità di omologazione interessate nonché il forum per lo scambio di informazioni sull'applicazione.

La Commissione pubblica un resoconto dei risultati di tutte le prove di verifica della conformità da essa effettuate.

#### *Articolo 10*

##### *Forum per lo scambio di informazioni sull'applicazione*

1. La Commissione istituisce e presiede un forum per lo scambio di informazioni sull'applicazione ("il forum").

Il forum è composto da membri nominati dagli Stati membri.

2. Il forum coordina una rete di autorità nazionali responsabili dell'omologazione e della vigilanza del mercato.

Le sue funzioni di consulenza comprendono, tra l'altro, la promozione delle buone pratiche, lo scambio di informazioni sui problemi di applicazione, la cooperazione, lo sviluppo di metodi e strumenti di lavoro, lo sviluppo di una procedura per lo scambio elettronico di informazioni, la valutazione di progetti di applicazione armonizzati, le ammende e le ispezioni congiunte.

3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 88 per stabilire la composizione, la procedura di nomina, i compiti dettagliati, i metodi di lavoro e il regolamento interno del forum.

#### *Articolo 11*

##### *Obblighi generali dei costruttori*

1. Il costruttore garantisce che i veicoli, i sistemi, i componenti o le entità tecniche da lui fabbricati e immessi sul mercato o entrati in circolazione sono stati fabbricati e omologati conformemente alle prescrizioni del presente regolamento.
2. Nel caso di un'omologazione in più fasi, il costruttore è anche responsabile dell'omologazione e della conformità della produzione dei sistemi, dei componenti o delle entità tecniche che ha aggiunto nella fase di completamento del veicolo. Il costruttore che modifica componenti, sistemi o entità tecniche già omologati in fasi precedenti è responsabile dell'omologazione e della conformità della produzione dei componenti, dei sistemi e delle entità tecniche modificati. Il costruttore della fase precedente fornisce informazioni al costruttore della fase successiva in merito a

qualsiasi modifica che possa influire sull'omologazione di un componente, di un sistema o di un'entità tecnica o sull'omologazione globale di un tipo di veicolo. Tali informazioni sono fornite non appena sia stata rilasciata la nuova estensione dell'omologazione globale di tipo di veicolo e al più tardi alla data di inizio della produzione del veicolo incompleto.

3. Il costruttore che modifica un veicolo incompleto in modo tale che esso sia classificato in una categoria di veicoli diversa, con la conseguenza che le prescrizioni già valutate in una fase di omologazione precedente sono cambiate, è responsabile anche della conformità alle prescrizioni applicabili alla categoria di veicoli nella quale il veicolo modificato è classificato.
4. Ai fini dell'omologazione UE, un costruttore stabilito al di fuori dell'Unione designa un rappresentante unico stabilito nell'Unione che lo rappresenti dinanzi all'autorità di omologazione. Tale costruttore nomina anche un rappresentante unico stabilito nell'Unione ai fini della vigilanza del mercato, che può essere lo stesso rappresentante designato ai fini dell'omologazione UE.
5. Il costruttore è responsabile dinanzi all'autorità di omologazione di tutti gli aspetti della procedura di omologazione e della garanzia della conformità della produzione, indipendentemente dal fatto che egli sia direttamente coinvolto in tutte le fasi di costruzione del veicolo, del sistema, del componente o dell'entità tecnica.
6. Il costruttore stabilisce procedure volte a garantire che la produzione in serie di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche resti conforme al tipo omologato.
7. Oltre alla targhetta regolamentare apposta sui suoi veicoli e ai marchi di omologazione apposti sui suoi componenti o sulle sue entità tecniche a norma dell'articolo 36, il costruttore appone il proprio nome, la propria denominazione commerciale registrata o il proprio marchio commerciale registrato e il proprio indirizzo nell'Unione sui suoi veicoli, componenti o entità tecniche messi a disposizione sul mercato oppure, ove ciò non sia possibile, sull'imballaggio o su un documento di accompagnamento del componente o dell'entità tecnica.

#### *Articolo 12*

##### *Obblighi dei costruttori in caso di veicoli, sistemi, componenti, entità tecniche o parti e accessori non conformi o che presentano un grave rischio*

1. Un costruttore che ritiene che un veicolo, sistema, componente, entità tecnica, parte o accessorio che è stato immesso sul mercato o che è entrato in circolazione non sia conforme al presente regolamento o che l'omologazione sia stata rilasciata sulla base di dati non corretti adotta immediatamente le misure appropriate, necessarie per rendere conforme tale veicolo, sistema, componente, entità tecnica, parte o accessorio, per ritirarlo dal mercato o per richiamarlo, a seconda dei casi.  
Il costruttore informa immediatamente l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione, specificando nel dettaglio la non conformità e le misure adottate.
2. Qualora il veicolo, il sistema, il componente, l'entità tecnica, la parte o l'accessorio comporti un rischio grave, il costruttore informa immediatamente le autorità di omologazione e di vigilanza del mercato degli Stati membri in cui il veicolo, il sistema, il componente, l'entità tecnica, la parte o l'accessorio è stato messo a disposizione sul mercato o è entrato in circolazione, indicando nel dettaglio la non conformità e le misure adottate.

3. Il costruttore conserva il fascicolo di omologazione di cui all'articolo 24, paragrafo 4, per un periodo di dieci anni dopo l'immissione sul mercato nel caso dei veicoli e per un periodo di cinque anni dopo l'immissione sul mercato nel caso dei sistemi, dei componenti o delle entità tecniche.

Il costruttore del veicolo tiene a disposizione delle autorità di omologazione una copia dei certificati di conformità di cui all'articolo 34.

4. Il costruttore fornisce a un'autorità nazionale, a seguito di una richiesta motivata di quest'ultima e per il tramite dell'autorità di omologazione, una copia della scheda di omologazione UE o dell'autorizzazione di cui all'articolo 55, paragrafo 1, che dimostra la conformità del veicolo, del sistema, del componente o dell'entità tecnica, in una lingua facilmente comprensibile da tale autorità nazionale.

Il costruttore collabora con l'autorità nazionale, a seguito di una richiesta motivata di quest'ultima, in merito a qualsiasi provvedimento adottato in conformità all'articolo 20 del regolamento (CE) n. 765/2008 per eliminare i rischi presentati dal veicolo, dal sistema, dal componente, dall'entità tecnica, dalla parte o dall'accessorio che ha messo a disposizione sul mercato.

### *Articolo 13*

#### *Obblighi dei rappresentanti del costruttore in materia di vigilanza del mercato*

1. Il rappresentante del costruttore incaricato della vigilanza del mercato esegue i compiti specificati nel mandato ricevuto dal costruttore. Il mandato stipula che il rappresentante svolga almeno i seguenti compiti:
  - a) avere accesso alla documentazione informativa di cui all'articolo 22 e al certificato di conformità di cui all'articolo 34, in una delle lingue ufficiali dell'Unione. Tale documentazione è messa a disposizione delle autorità di omologazione per un periodo di dieci anni dopo l'immissione sul mercato nel caso dei veicoli e per un periodo di cinque anni dopo l'immissione sul mercato nel caso dei sistemi, dei componenti o delle entità tecniche;
  - b) fornire a un'autorità di omologazione, a seguito di una richiesta motivata, tutte le informazioni e la documentazione necessarie a dimostrare la conformità della produzione di un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica;
  - c) collaborare con le autorità di omologazione o di vigilanza del mercato, su loro richiesta, in merito a qualsiasi azione intrapresa per eliminare i gravi rischi presentati dai veicoli, dai sistemi, dai componenti, dalle entità tecniche, dalle parti o dagli accessori che rientrano nel mandato;
  - d) informare immediatamente il costruttore in merito ai reclami e alle segnalazioni relative a rischi, presunti incidenti, questioni di non conformità di veicoli, sistemi, componenti, entità tecniche, parti o accessori rientranti in tale mandato;
  - e) porre fine al mandato se il fabbricante agisce in contrasto rispetto ai suoi obblighi in virtù del presente regolamento.
2. Il rappresentante del costruttore che ponga fine al mandato per i motivi di cui al paragrafo 1, lettera e), informa immediatamente l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione e la Commissione.
3. Le specifiche di una modifica precisano almeno i seguenti aspetti:

- a) la data di cessazione del mandato del mandatario uscente e la data di inizio del mandato del nuovo rappresentante;
- b) la data fino alla quale il rappresentante uscente può figurare nelle informazioni fornite dal costruttore, compreso il materiale promozionale;
- c) il trasferimento dei documenti, compresi gli aspetti relativi alla riservatezza e i diritti di proprietà;
- d) l'obbligo per il rappresentante uscente di trasmettere al costruttore o al nuovo rappresentante, dopo la fine del proprio mandato, qualsiasi reclamo o segnalazione di rischi e presunti incidenti relativi a veicoli, sistemi, componenti, entità tecniche, parti o accessori per i quali era stato designato come rappresentante.

*Articolo 14*  
*Obblighi degli importatori*

1. L'importatore immette sul mercato solo veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche che abbiano ottenuto l'omologazione UE o l'omologazione nazionale, ovvero parti o accessori che soddisfano le prescrizioni del regolamento (CE) n. 765/2008.
2. Prima di immettere sul mercato un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica omologati, l'importatore si accerta che l'autorità di omologazione abbia preparato il fascicolo di omologazione di cui all'articolo 24, paragrafo 4, e che il sistema, il componente o l'entità tecnica siano contrassegnati dal marchio di omologazione prescritto e siano conformi all'articolo 11, paragrafo 7.  
Per i veicoli, l'importatore si accerta che siano accompagnati dal certificato di conformità prescritto.
3. L'importatore che ritiene che un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica non sia conforme alle prescrizioni del presente regolamento, e in particolare al tipo omologato, non immette sul mercato, non consente l'entrata in circolazione né immatricola il veicolo, il sistema, il componente o l'entità tecnica fino a quando non è stato reso conforme. Qualora ritenga che il veicolo, il sistema, il componente, l'entità tecnica, la parte o l'accessorio presenti un rischio grave, ne informa il costruttore e le autorità di vigilanza del mercato. Per i veicoli, i sistemi, i componenti e le entità tecniche omologati, informa anche l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione.
4. L'importatore appone il proprio nome, la propria denominazione commerciale o il proprio marchio commerciale registrati e l'indirizzo al quale può essere contattato sul veicolo, sul sistema, sul componente, sull'entità tecnica, sulla parte o sull'accessorio oppure, ove ciò non sia possibile, sull'imballaggio o in un documento di accompagnamento del sistema, del componente, dell'entità tecnica, della parte o dell'accessorio.
5. L'importatore garantisce che il veicolo, il sistema, il componente o l'entità tecnica sia corredato delle istruzioni e delle informazioni prescritte all'articolo 63, nella lingua o nelle lingue ufficiali degli Stati membri interessati.
6. L'importatore, per proteggere la salute e la sicurezza dei consumatori, esamina e tiene un registro dei reclami e dei richiami dei veicoli, dei sistemi, dei componenti, delle entità tecniche, delle parti o degli accessori che ha immesso sul mercato e tiene i suoi distributori informati in merito a tali controlli.

### *Articolo 15*

*Obblighi degli importatori in caso di veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche non conformi o in caso di veicoli, sistemi, componenti, entità tecniche, parti o accessori che presentano un grave rischio*

1. Laddove un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica che è stato immesso sul mercato dall'importatore non sia conforme al presente regolamento, l'importatore prende immediatamente le misure appropriate necessarie a rendere conforme tale veicolo, sistema, componente o entità tecnica, a ritirarlo dal mercato o a richiamarlo, a seconda dei casi.
2. Qualora un veicolo, un sistema, un componente, un'entità tecnica, una parte o un accessorio comporti un rischio grave, l'importatore fornisce immediatamente informazioni dettagliate sul rischio grave al costruttore e alle autorità di omologazione e di vigilanza del mercato degli Stati membri in cui il veicolo, il sistema, il componente, l'entità tecnica, la parte o l'accessorio è stato immesso sul mercato.

L'importatore informa altresì le autorità di omologazione e di vigilanza del mercato di ogni azione intrapresa e fornisce, in particolare, i dettagli relativi al grave rischio e alle misure correttive adottate dal costruttore.

3. L'importatore conserva, per un periodo di dieci anni dopo l'immissione sul mercato nel caso dei veicoli e per un periodo di cinque anni dopo l'immissione sul mercato nel caso dei sistemi, dei componenti o delle entità tecniche, una copia del certificato di conformità e la tiene a disposizione delle autorità di omologazione e di vigilanza del mercato, e garantisce che il fascicolo di omologazione di cui all'articolo 24, paragrafo 4, su richiesta, possa essere messo a disposizione di dette autorità.
4. L'importatore, a seguito di una richiesta motivata, fornisce a un'autorità nazionale tutte le informazioni e la documentazione necessarie a dimostrare la conformità di un veicolo, di un sistema, di un componente o di un'entità tecnica, in una lingua facilmente comprensibile da tale autorità. L'importatore collabora con l'autorità nazionale, a seguito di una richiesta motivata di quest'ultima, in merito a qualsiasi provvedimento adottato in conformità all'articolo 20 del regolamento (CE) n. 765/2008 per eliminare i rischi presentati dal veicolo, dal sistema, dal componente, dall'entità tecnica, dalla parte o dall'accessorio che ha messo a disposizione sul mercato.

### *Articolo 16*

*Obblighi dei distributori*

Prima della messa a disposizione sul mercato, dell'immatricolazione o dell'entrata in circolazione di un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica, il distributore verifica che su tale veicolo, sistema, componente o entità tecnica siano apposti la targhetta regolamentare o il marchio di omologazione prescritti, che sia corredato dei documenti prescritti e delle istruzioni e informazioni sulla sicurezza di cui all'articolo 63 nella lingua o nelle lingue ufficiali dello Stato membro interessato e che il costruttore e l'importatore abbiano soddisfatto le prescrizioni di cui all'articolo 11, paragrafo 7, e all'articolo 14, paragrafo 4, rispettivamente.

### *Articolo 17*

*Obblighi dei distributori in caso di veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche non*

*conformi o in caso di veicoli, sistemi, componenti, entità tecniche, parti o accessori che presentano un grave rischio*

1. Qualora il distributore ritenga che un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica non sia conforme alle prescrizioni del presente regolamento, non mette a disposizione sul mercato, non immatricula né fa entrare in circolazione il veicolo, il sistema, il componente o l'entità tecnica fino a quando non siano stati resi conformi.
2. Il distributore che ritiene che un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica che ha messo a disposizione sul mercato non sia conforme al presente regolamento informa il costruttore o l'importatore per garantire che, a norma dell'articolo 12, paragrafo 1, o dell'articolo 15, paragrafo 1, siano prese le misure appropriate necessarie a rendere conforme tale veicolo, sistema, componente o entità tecnica, a ritirarlo dal mercato o a richiamarlo, a seconda dei casi.
3. Qualora il veicolo, il sistema, il componente, l'entità tecnica, la parte o l'accessorio comporti un rischio grave, il distributore fornisce immediatamente informazioni dettagliate su tale rischio grave al costruttore, all'importatore e alle autorità di omologazione e di vigilanza del mercato degli Stati membri in cui tale veicolo, sistema, componente, entità tecnica, parte o accessorio è stato messo a disposizione sul mercato. Il distributore li informa altresì delle azioni intraprese e fornisce, in particolare, i dettagli relativi al grave rischio e alle misure correttive adottate dal costruttore.
4. Il distributore collabora con l'autorità nazionale, a seguito di una richiesta motivata di quest'ultima, in merito a qualsiasi provvedimento adottato in conformità all'articolo 20 del regolamento (CE) n. 765/2008 per eliminare i rischi presentati dal veicolo, dal sistema, dal componente, dall'entità tecnica, dalla parte o dall'accessorio che ha messo a disposizione sul mercato.

#### *Articolo 18*

*Casi in cui gli obblighi dei costruttori si applicano agli importatori e ai distributori*

Un importatore o un distributore è considerato un costruttore ai fini del presente regolamento ed è soggetto agli obblighi del costruttore a norma degli articoli 8, 11 e 12 qualora metta a disposizione sul mercato, immatricoli o sia responsabile dell'entrata in circolazione di un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica con il proprio nome o marchio oppure qualora modifichi un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica in modo da comprometterne la conformità alle prescrizioni applicabili.

#### *Articolo 19*

*Identificazione degli operatori economici*

Su richiesta di un'autorità di omologazione o di un'autorità di vigilanza del mercato, per un periodo di dieci anni dopo l'immissione sul mercato di un veicolo e per un periodo di cinque anni dopo l'immissione sul mercato di un sistema, un componente, un'entità tecnica, una parte o un accessorio, gli operatori economici forniscono informazioni sui seguenti elementi:

- a) l'identità di ogni operatore economico che abbia fornito loro un veicolo, un sistema, un componente, un'entità tecnica, una parte o un accessorio;
- b) l'identità di ogni operatore economico cui abbiano fornito un veicolo, un sistema, un componente, un'entità tecnica, una parte o un accessorio.



## **CAPO III**

### **PROCEDURE DI OMOLOGAZIONE UE**

#### *Articolo 20*

##### *Procedure di omologazione UE*

1. Per chiedere l'omologazione globale di un tipo di veicolo, il costruttore può scegliere una delle seguenti procedure:
  - a) omologazione a tappe;
  - b) omologazione in un'unica tappa;
  - c) omologazione mista.

Inoltre, il costruttore può scegliere l'omologazione in più fasi per un veicolo incompleto o completato.

2. Per l'omologazione di un sistema, l'omologazione di un componente e l'omologazione di un'entità tecnica si applica unicamente l'omologazione in un'unica tappa.
3. L'omologazione in più fasi è rilasciata a un tipo di veicolo incompleto o completato che, in relazione allo stato di completamento del veicolo, è conforme a quanto riportato nel fascicolo informativo di cui all'articolo 22 e alle prescrizioni tecniche stabilite nei pertinenti atti normativi elencati nell'allegato IV.

L'omologazione in più fasi si applica anche ai veicoli completi trasformati o modificati da un altro costruttore successivamente al loro completamento.

4. L'omologazione UE per la fase finale del completamento è rilasciata solo dopo che l'autorità di omologazione ha verificato che il tipo di veicolo omologato nella fase finale soddisfa al momento dell'omologazione tutte le prescrizioni tecniche applicabili. La verifica comprende un controllo documentale di tutte le prescrizioni rientranti in un'omologazione UE di un tipo di veicolo incompleto rilasciata nel corso di una procedura in più fasi, anche nei casi in cui sia rilasciata per una categoria di veicolo diversa.
5. La scelta dell'omologazione di cui al paragrafo 1 non influisce sulle prescrizioni fondamentali applicabili cui deve essere conforme il tipo di veicolo omologato al momento del rilascio dell'omologazione globale del tipo di veicolo.
6. L'omologazione in più fasi può anche essere usata da un singolo costruttore, a condizione che non sia utilizzata per eludere le prescrizioni applicabili ai veicoli prodotti in un'unica fase. I veicoli costruiti da un singolo costruttore non si considerano fabbricati in più fasi ai fini degli articoli 39, 40 e 47 del presente regolamento.

#### *Articolo 21*

##### *Domanda di omologazione UE*

1. Il costruttore presenta all'autorità di omologazione una domanda di omologazione UE e il fascicolo informativo di cui all'articolo 22.
2. Per un determinato tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica può essere presentata una sola domanda e in un solo Stato membro.

3. Va presentata una domanda distinta per ciascun tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica da omologare.

*Articolo 22*  
*Fascicolo informativo*

1. Il fascicolo informativo di cui all'articolo 21, paragrafo 1, include quanto segue:
  - a) una scheda informativa, riportata nell'allegato I per l'omologazione in un'unica tappa o mista o nell'allegato III per l'omologazione a tappe;
  - b) tutti i dati, i disegni, le fotografie e le altre informazioni pertinenti;
  - c) per i veicoli, l'indicazione della procedura o delle procedure scelte conformemente all'articolo 20, paragrafo 1;
  - d) ogni ulteriore informazione richiesta dall'autorità di omologazione nell'ambito della procedura di domanda.
2. Il fascicolo informativo è fornito in un formato elettronico messo a disposizione dalla Commissione, ma può anche essere fornito su carta.
3. Per tener conto degli sviluppi normativi e tecnici alla Commissione è conferito il potere di adottare, conformemente all'articolo 88, atti delegati che modificano gli allegati I e III al fine di aggiornare il modello di scheda informativa, compreso un formato elettronico armonizzato, come menzionato al paragrafo 2.

*Articolo 23*

*Informazioni supplementari da fornire unitamente alla domanda per alcune omologazioni UE*

1. Una domanda di omologazione a tappe è corredata, oltre che dal fascicolo informativo di cui all'articolo 22, da tutte le schede di omologazione UE, compresi i verbali di prova, richieste a norma degli atti applicabili elencati nell'allegato IV.  
  
Nel caso di una domanda di omologazione di un sistema, di un componente o di un'entità tecnica a norma degli atti applicabili elencati nell'allegato IV, l'autorità di omologazione ha accesso al fascicolo informativo fino alla data in cui l'omologazione globale di un tipo di veicolo è rilasciata o rifiutata.
2. Una domanda di omologazione mista è corredata, oltre che dal fascicolo informativo di cui all'articolo 22, dalle schede di omologazione UE, compresi i verbali di prova, richieste a norma degli atti applicabili elencati nell'allegato IV.  
  
Per i sistemi per i quali non è stata presentata alcuna scheda di omologazione UE, la domanda è corredata, oltre che dal fascicolo informativo di cui all'articolo 22, dalle informazioni di cui all'allegato I, richieste per l'omologazione di tali sistemi durante la fase di omologazione del veicolo, e da un verbale di prova in luogo della scheda di omologazione UE.
3. Una domanda di omologazione in più fasi è corredata delle seguenti informazioni:
  - a) nella prima fase, le parti del fascicolo informativo e delle schede di omologazione UE riguardanti lo stadio di completamento del veicolo base;
  - b) nella seconda fase e nelle fasi successive, le parti del fascicolo informativo e delle schede di omologazione UE relative allo stadio di completamento corrente, unitamente a una copia della scheda di omologazione UE del veicolo

rilasciata nel precedente stadio di costruzione e un elenco completo delle modifiche o delle aggiunte che il costruttore ha apportato al veicolo.

Le informazioni di cui alle lettere a) e b) possono essere comunicate in conformità all'articolo 22, paragrafo 2.

4. L'autorità di omologazione e i servizi tecnici hanno accesso al software e agli algoritmi del veicolo.

Su richiesta debitamente motivata, l'autorità di omologazione può anche richiedere al costruttore di fornire ulteriori informazioni necessarie a decidere quali prove siano richieste o per agevolarne l'esecuzione.

## **CAPO IV**

### **APPLICAZIONE DELLE PROCEDURE DI OMOLOGAZIONE UE**

#### *Articolo 24*

##### *Disposizioni generali sull'applicazione delle procedure di omologazione UE*

1. Per ciascun tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica può essere rilasciata una sola omologazione UE.
2. L'autorità di omologazione che riceve una domanda conformemente all'articolo 21 rilascia un'omologazione UE solo dopo aver verificato tutti i seguenti elementi:
  - a) le disposizioni in materia di conformità della produzione di cui all'articolo 29;
  - b) che non sia stata ancora rilasciata nessuna omologazione del tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica in questione;
  - c) la conformità del tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica alle prescrizioni applicabili;
  - d) nel caso di omologazioni globali di un tipo di veicolo secondo la procedura a tappe, la procedura mista e la procedura in più fasi, l'autorità di omologazione verifica, a norma dell'articolo 20, paragrafo 4, che i sistemi, i componenti e le entità tecniche siano oggetto di omologazioni distinte conformemente alle prescrizioni applicabili al momento del rilascio dell'omologazione globale di un tipo di veicolo.

3. Si applicano le procedure di cui all'allegato V per quanto concerne l'omologazione UE e di cui all'allegato XVII per quanto concerne l'omologazione in più fasi.

Per tenere conto degli sviluppi normativi e tecnologici alla Commissione è conferito il potere di adottare, conformemente all'articolo 88, atti delegati che modificano l'allegato V al fine di aggiornare le procedure di omologazione UE e l'allegato XVII al fine di aggiornare le procedure di omologazione in più fasi.

4. L'autorità di omologazione prepara un fascicolo di omologazione comprendente il fascicolo informativo di cui all'articolo 22, i verbali di prova e tutti gli altri documenti aggiunti al fascicolo informativo dal servizio tecnico o dall'autorità di omologazione nell'esercizio delle loro funzioni.

Il fascicolo di omologazione contiene un indice che indica chiaramente tutte le pagine e il formato di ciascun documento e che riporta in ordine cronologico la gestione dell'omologazione UE.

L'autorità di omologazione tiene il fascicolo di omologazione a disposizione per un periodo di dieci anni dopo il termine di validità dell'omologazione UE in questione.

5. L'autorità di omologazione rifiuta di rilasciare l'omologazione UE se scopre che un tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica, benché conforme alle prescrizioni applicabili, presenta un rischio serio per la sicurezza o può nuocere gravemente all'ambiente o alla salute pubblica. In tal caso, essa invia immediatamente alle autorità di omologazione degli altri Stati membri e alla Commissione una notifica dettagliata che spieghi i motivi della sua decisione e illustri le prove a sostegno delle sue conclusioni.
6. A norma dell'articolo 20, paragrafi 4 e 5, in caso di procedure di omologazione a tappe, mista o in più fasi, l'autorità di omologazione rifiuta di rilasciare l'omologazione UE se scopre che i sistemi, i componenti o le entità tecniche non sono conformi alle prescrizioni del presente regolamento o degli atti elencati nell'allegato IV.

L'autorità di omologazione chiede alle autorità di omologazione che hanno omologato i sistemi, i componenti o le entità tecniche di agire a norma dell'articolo 54, paragrafo 2.

#### *Articolo 25*

##### *Notifica delle omologazioni UE rilasciate, modificate, rifiutate e revocate*

1. Entro un mese dal rilascio o dalla modifica della scheda di omologazione UE, l'autorità di omologazione invia alle autorità di omologazione degli altri Stati membri e alla Commissione una copia della scheda di omologazione UE, compresi gli allegati, compresi i verbali di prova di cui all'articolo 23, per ogni tipo di veicolo, sistema, componente ed entità tecnica che ha omologato. Tale copia è inviata mediante un sistema comune sicuro di trasmissione elettronica o in forma di file elettronico sicuro.
2. L'autorità di omologazione invia ogni 3 mesi alle autorità di omologazione degli altri Stati membri e alla Commissione un elenco dei sistemi, componenti o entità tecniche ai quali ha rilasciato, modificato, rifiutato o revocato l'omologazione UE durante il periodo precedente. L'elenco include le informazioni indicate nell'allegato XIV.
3. Su richiesta di un'autorità di omologazione di un altro Stato membro o della Commissione, l'autorità di omologazione che ha rilasciato un'omologazione UE le invia, entro un mese dal ricevimento della richiesta, copia della scheda di omologazione UE, compresi gli allegati, tramite un sistema comune sicuro di trasmissione elettronica o in forma di file elettronico sicuro.
4. Se un'autorità di omologazione rifiuta o revoca un'omologazione UE, ne informa immediatamente le autorità di omologazione degli altri Stati membri e la Commissione, specificando i motivi della sua decisione.
5. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 88 al fine di modificare l'allegato XIV, aggiornando il modello di notifica delle omologazioni UE di sistemi, componenti o entità tecniche rilasciate, modificate, rifiutate o ritirate.

*Articolo 26*  
*Scheda di omologazione UE*

1. La scheda di omologazione UE contiene i seguenti allegati:
  - a) il fascicolo di omologazione di cui all'articolo 24, paragrafo 4;
  - b) i verbali di prova prescritti dagli atti normativi di cui all'articolo 28, paragrafo 1, in caso di omologazione di un sistema, un componente o un'entità tecnica, o la scheda dei risultati delle prove in caso di omologazione globale di un tipo di veicolo;
  - c) i nomi e i campioni delle firme delle persone autorizzate a firmare i certificati di conformità e una dichiarazione relativa alle loro mansioni nella società;
  - d) in caso di omologazione globale di un tipo di veicolo, un facsimile compilato del certificato di conformità.
2. La scheda di omologazione UE è rilasciata in base al modello riportato nell'allegato VI e numerata in conformità al sistema armonizzato di cui all'allegato VII. La scheda dei risultati delle prove è trasmessa utilizzando il modello di cui all'allegato VIII. Tali documenti sono disponibili in formato elettronico.

Per tener conto degli sviluppi normativi e tecnici, alla Commissione è conferito il potere di adottare, conformemente all'articolo 88, atti delegati che modificano gli allegati VI, VII e VIII al fine di aggiornare rispettivamente i modelli di scheda di omologazione e il suo sistema di numerazione e di scheda dei risultati delle prove e di fornire i formati elettronici pertinenti.
3. In relazione a ciascun tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica, l'autorità di omologazione:
  - a) completa tutte le sezioni pertinenti della scheda di omologazione UE, compresi gli allegati;
  - b) compila l'indice del fascicolo di omologazione;
  - c) rilascia immediatamente al costruttore la scheda di omologazione UE compilata e completa degli allegati.
4. Nel caso di un'omologazione UE la cui validità è stata limitata a norma degli articoli 37 e 41 e dell'allegato IV, parte III, o in relazione alla quale alcune disposizioni del presente regolamento o degli atti normativi di cui all'allegato IV non si applicano, la scheda di omologazione UE specifica tali restrizioni o la mancata applicazione delle disposizioni pertinenti.
5. Se il costruttore del veicolo sceglie la procedura di omologazione mista, l'autorità di omologazione completa il fascicolo di omologazione con i riferimenti ai verbali di prova richiesti negli atti normativi di cui all'articolo 28, paragrafo 1, per i sistemi, i componenti o le entità tecniche per i quali non è stata rilasciata nessuna scheda di omologazione UE.
6. Se il costruttore del veicolo sceglie la procedura di omologazione in un'unica tappa, l'autorità di omologazione allega alla scheda di omologazione UE un elenco degli atti normativi pertinenti conformemente al modello di cui all'appendice dell'allegato VI.

## *Articolo 27*

### *Disposizioni specifiche relative alle omologazioni UE di sistemi, componenti o entità tecniche*

1. A un sistema, un componente o un'entità tecnica è rilasciata un'omologazione UE se è conforme alla descrizione contenuta nel fascicolo informativo di cui all'articolo 22 e se soddisfa le prescrizioni tecniche stabilite negli atti pertinenti elencati nell'allegato IV.
2. Se componenti o entità tecniche, destinati o meno alla riparazione o alla manutenzione, rientrano nell'omologazione di un sistema relativamente a un veicolo, non è richiesta nessuna ulteriore omologazione del componente o dell'entità tecnica, salvo che non sia prevista negli atti pertinenti elencati nell'allegato IV.
3. Quando un componente o un'entità tecnica svolge la propria funzione o presenta una particolare caratteristica soltanto in combinazione con altre parti del veicolo e per questa ragione la sua conformità può essere verificata soltanto quando funziona in combinazione con tali altre parti del veicolo, la portata dell'omologazione UE di detto componente o entità tecnica è limitata di conseguenza.

In questi casi, la scheda di omologazione UE specifica le eventuali restrizioni d'uso del componente o dell'entità tecnica e indica le condizioni particolari per il suo montaggio su un veicolo.

Quando tale componente o entità tecnica è montato su un veicolo, l'autorità di omologazione verifica, al momento dell'omologazione del veicolo, la conformità alle restrizioni applicabili relative all'uso o alle condizioni di montaggio.

## *Articolo 28*

### *Prove prescritte per l'omologazione UE*

1. La conformità alle prescrizioni tecniche del presente regolamento e degli atti normativi elencati nell'allegato IV è dimostrata mediante prove adeguate, in conformità ai pertinenti atti normativi elencati nell'allegato IV, eseguite da servizi tecnici designati.
2. Per eseguire le prove necessarie, il costruttore mette a disposizione dell'autorità di omologazione i veicoli, i sistemi, i componenti o le entità tecniche richiesti a norma degli atti pertinenti elencati nell'allegato IV.
3. Le prove prescritte sono eseguite su veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche rappresentativi del tipo da omologare.
4. Su richiesta del costruttore e con l'accordo dell'autorità di omologazione, si possono usare metodi di prova virtuali in alternativa alle procedure di prova di cui al paragrafo 1, in conformità all'allegato XVI.
5. Per tener conto degli sviluppi normativi e tecnici alla Commissione è conferito il potere di adottare, conformemente all'articolo 88, atti delegati che modificano l'allegato XVI al fine di aggiornare l'elenco degli atti normativi ai sensi dei quali un costruttore o un servizio tecnico può utilizzare metodi di prova virtuali e le condizioni specifiche alle quali i metodi di prova virtuali devono essere utilizzati.

## *Articolo 29*

### *Provvedimenti relativi alla conformità della produzione*

1. L'autorità di omologazione che ha rilasciato un'omologazione UE adotta le misure necessarie in conformità all'allegato X volte ad accertare, se necessario in collaborazione con le autorità di omologazione degli altri Stati membri, se il costruttore produce i veicoli, i sistemi, i componenti o le entità tecniche in conformità al tipo omologato.
2. L'autorità di omologazione che ha rilasciato un'omologazione globale di un tipo di veicolo verifica un numero statisticamente rilevante di campioni di veicoli e di certificati di conformità per comprovarne la conformità agli articoli 34 e 35 e verifica la correttezza dei dati contenuti in tali certificati.
3. L'autorità di omologazione che ha rilasciato un'omologazione UE adotta le misure necessarie ad accertare, se necessario in collaborazione con le autorità di omologazione degli altri Stati membri, che le disposizioni di cui ai paragrafi 1 e 2 siano ancora adeguate affinché i veicoli, i sistemi, i componenti o le entità tecniche in produzione siano ancora conformi al tipo omologato, e che i certificati di conformità siano ancora conformi agli articoli 34 e 35.
4. Per verificare che un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica sia conforme al tipo omologato, l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE effettua, su campioni prelevati nei locali del costruttore, compresi gli impianti di produzione, i controlli o le prove richiesti per l'omologazione UE.
5. L'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE e che stabilisce che il costruttore non produce più i veicoli, i sistemi, i componenti o le entità tecniche in conformità al tipo omologato, o che i certificati di conformità non soddisfano più gli articoli 34 e 35, anche se la produzione continua, adotta le misure necessarie a garantire che la procedura di conformità della produzione sia seguita correttamente o ritira l'omologazione.
6. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 88 al fine di modificare l'allegato X, per tener conto degli sviluppi normativi e tecnologici, aggiornando le procedure di conformità della produzione.

## *Articolo 30*

### *Struttura tariffaria nazionale per i costi di omologazione e di vigilanza del mercato*

1. Gli Stati membri istituiscono una struttura tariffaria nazionale per coprire i costi delle attività di omologazione e di vigilanza del mercato nonché delle prove di omologazione e delle prove e delle ispezioni di conformità della produzione svolte dai servizi tecnici da essi designati.
2. Tali tariffe nazionali sono pagate dai costruttori che hanno presentato domanda di omologazione nello Stato membro interessato. Le tariffe non sono riscosse direttamente dai servizi tecnici.
3. La struttura tariffaria nazionale copre altresì i costi delle ispezioni e delle prove di verifica della conformità svolte dalla Commissione in conformità all'articolo 9. Tali contributi costituiscono entrate esterne con destinazione specifica per il bilancio

generale dell'Unione europea, a norma dell'articolo 21, paragrafo 4, del regolamento finanziario<sup>26</sup>.

4. Gli Stati membri notificano i particolari della loro struttura tariffaria nazionale agli altri Stati membri e alla Commissione. La prima notifica è effettuata il [*data di entrata in vigore del presente regolamento + 1 anno*]. I successivi aggiornamenti delle strutture tariffarie nazionali sono notificati agli altri Stati membri e alla Commissione su base annua.
5. La Commissione può adottare atti di esecuzione al fine di definire l'integrazione di cui al paragrafo 3 da applicare alle tariffe nazionali di cui al paragrafo 1. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 87, paragrafo 2.

## **CAPO V**

### **MODIFICHE E VALIDITÀ DELLE OMOLOGAZIONI UE**

#### *Articolo 31*

##### *Disposizioni generali sulle modifiche e sulla validità delle omologazioni UE*

1. Il costruttore informa immediatamente l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE di qualsiasi modifica delle informazioni contenute nel fascicolo di omologazione.  
  
L'autorità di omologazione decide se tale variazione richiede una modifica, sotto forma di revisione o estensione dell'omologazione UE, secondo le procedure di cui all'articolo 32, oppure se è necessaria una nuova omologazione.
2. La domanda di modifica è presentata esclusivamente all'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE originaria.
3. Se l'autorità di omologazione constata che tale modifica richiede la ripetizione di ispezioni o prove, ne informa il costruttore.
4. Se l'autorità di omologazione, sulla base delle ispezioni o delle prove di cui al paragrafo 3, constata che le prescrizioni di omologazione UE continuano ad essere soddisfatte, si applicano le procedure di cui all'articolo 32.
5. Se l'autorità di omologazione constata che le modifiche delle informazioni contenute nel fascicolo di omologazione sono così sostanziali da non poter essere oggetto di un'estensione dell'omologazione esistente, rifiuta di modificare l'omologazione UE e richiede al costruttore di chiedere una nuova omologazione UE.

#### *Articolo 32*

##### *Revisioni ed estensioni delle omologazioni UE*

1. La modifica è considerata una "revisione" quando l'autorità di omologazione ritiene che, nonostante la modifica delle informazioni contenute nel fascicolo di omologazione, il tipo di veicolo, di sistema, di componente o di entità tecnica interessato continua a soddisfare le prescrizioni ad esso applicabili e pertanto non sono necessarie nuove ispezioni o prove.

---

<sup>26</sup> Regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, che stabilisce le regole finanziarie applicabili al bilancio generale dell'Unione e che abroga il regolamento (CE, Euratom) n. 1605/2002 (GU L 298 del 26.10.2012, pagg. 1-96).



In tal caso, l'autorità di omologazione pubblica senza indugio le pagine del fascicolo di omologazione debitamente modificate, indicando chiaramente su ciascuna di esse la natura della modifica e la data di ripubblicazione, oppure pubblica una versione modificata consolidata del fascicolo di omologazione corredata da una descrizione particolareggiata delle modifiche.

2. La modifica è considerata un'"estensione" quando l'autorità di omologazione ritiene che le informazioni contenute nel fascicolo di omologazione siano cambiate e si verifica uno dei casi seguenti:
  - a) sono necessarie ulteriori ispezioni o prove per verificare se le prescrizioni su cui si basava l'omologazione esistente sono ancora soddisfatte;
  - b) qualsivoglia informazione contenuta nella scheda di omologazione UE, ad eccezione degli allegati, è cambiata;
  - c) nuove prescrizioni previste negli atti elencati nell'allegato IV diventano applicabili al tipo di veicolo, di sistema, di componente o di entità tecnica omologati.

In caso di estensione, l'autorità di omologazione rilascia immediatamente una scheda di omologazione UE aggiornata, contrassegnata da un numero di estensione progressivo corrispondente al numero di estensioni successive già rilasciate. Tale scheda di omologazione riporta chiaramente il motivo dell'estensione, la data del nuovo rilascio e il periodo di validità.

3. Ogni volta che sono pubblicate pagine modificate o una versione aggiornata consolidata, si modifica di conseguenza l'indice del fascicolo di omologazione indicando la data dell'ultima estensione o revisione o la data dell'ultimo consolidamento della versione aggiornata.
4. Non è richiesta l'estensione dell'omologazione di un tipo di veicolo, se le nuove prescrizioni di cui al paragrafo 2, lettera c), sono irrilevanti dal punto di vista tecnico per quel tipo di veicolo o riguardano categorie di veicoli diverse dalla categoria di appartenenza del veicolo.

### *Articolo 33 Cessazione della validità*

1. Le omologazioni dei veicoli, dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche sono rilasciate per un periodo limitato di 5 anni, senza possibilità di proroga. La data di scadenza è indicata nella scheda di omologazione. Alla data di scadenza riportata sulla scheda di omologazione, l'omologazione può essere rinnovata su domanda del costruttore e solo dopo che l'autorità di omologazione ha verificato che il tipo di veicolo, sistema, componente ed entità tecnica soddisfa tutte le prescrizioni degli atti normativi pertinenti relative ai veicoli, ai sistemi, ai componenti e alle entità tecniche nuovi di tale tipo.
2. La validità dell'omologazione UE di un veicolo cessa prima della data di scadenza nei casi seguenti:
  - a) quando nuove prescrizioni applicabili al tipo di veicolo omologato diventano obbligatorie per la messa a disposizione sul mercato, l'immatricolazione o l'entrata in circolazione dei veicoli e non è possibile estendere l'omologazione a norma dell'articolo 32, paragrafo 2, lettera c);

- b) se la produzione di veicoli in conformità al tipo di veicolo omologato cessa definitivamente e volontariamente;
  - c) se la validità della scheda di omologazione scade a causa di una limitazione di cui all'articolo 37, paragrafo 6;
  - d) se l'omologazione è stata revocata in applicazione dell'articolo 29, paragrafo 5, o dell'articolo 53, paragrafo 1;
  - e) se è stato appurato che l'omologazione si basa su dichiarazioni mendaci o risultati delle prove contraffatti o se sono stati tenuti nascosti dati che avrebbero comportato il rifiuto del rilascio dell'omologazione.
3. Quando cessa la validità dell'omologazione soltanto di una variante di un tipo di veicolo o di una versione di una variante, la validità dell'omologazione UE del tipo di veicolo in questione cessa limitatamente a tale variante o versione specifica.
4. Quando la produzione di un tipo specifico di veicolo, sistema, componente o entità tecnica cessa definitivamente, il costruttore ne informa prontamente l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE di tale tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica.

Entro un mese dal ricevimento della notifica di cui al primo comma, l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE del tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica ne informa le autorità di omologazione degli altri Stati membri.

5. Nel caso in cui una scheda di omologazione UE di un tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica stia per scadere, il costruttore ne informa immediatamente l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE del tipo di veicolo.
6. Al ricevimento della notifica del costruttore, l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE comunica immediatamente alle autorità di omologazione degli altri Stati membri e alla Commissione tutte le informazioni pertinenti per la messa a disposizione sul mercato, l'immatricolazione o l'entrata in circolazione dei veicoli, se del caso.

Tale notifica precisa la data di produzione e il numero di identificazione del veicolo ("VIN"), quali definiti all'articolo 2 del regolamento (UE) n. 19/2011 della Commissione<sup>27</sup>, dell'ultimo veicolo prodotto.

---

<sup>27</sup> Regolamento (UE) n. 19/2011 della Commissione relativo ai requisiti dell'omologazione per la targhetta regolamentare del costruttore e per il numero di identificazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati (GU L 8 del 12.1.2011, pag. 1).

## CAPO VI CERTIFICATO DI CONFORMITÀ E MARCATURA

### *Articolo 34*

#### *Disposizioni generali sul certificato di conformità*

1. Il costruttore rilascia un certificato di conformità in formato cartaceo che accompagna ogni veicolo, completo, incompleto o completato, fabbricato in conformità al tipo di veicolo omologato.

Tale certificato è rilasciato gratuitamente all'acquirente insieme al veicolo. Il rilascio del certificato non può essere subordinato a una richiesta esplicita o alla presentazione di ulteriori informazioni al costruttore.

Per un periodo di dieci anni dalla data di produzione del veicolo, il costruttore rilascia, su richiesta del proprietario del veicolo, un duplicato del certificato di conformità a fronte di un corrispettivo non superiore al costo del rilascio. Sul recto di ogni duplicato del certificato è chiaramente visibile il termine "duplicato".

2. Il costruttore usa il modello di certificato di conformità di cui all'allegato IX.  
Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 88 al fine di modificare l'allegato IX per tener conto degli sviluppi normativi e tecnologici, aggiornando il modello di certificato di conformità.
3. Il certificato di conformità è redatto in almeno una delle lingue ufficiali dell'Unione.
4. Le persone autorizzate a firmare i certificati di conformità sono dipendenti del costruttore e debitamente autorizzate a impegnare pienamente la responsabilità giuridica del costruttore per quanto riguarda la progettazione e la costruzione del veicolo o la conformità della produzione dello stesso.
5. Il certificato di conformità è compilato in ogni sua parte e non contiene limitazioni d'uso del veicolo che non siano previste nel presente regolamento o in uno degli atti delegati elencati nell'allegato IV.
6. Fatto salvo il paragrafo 1, il costruttore può trasmettere anche per via elettronica il certificato di conformità alle autorità nazionali responsabili dell'immatricolazione.

### *Articolo 35*

#### *Disposizioni specifiche sul certificato di conformità*

1. In caso di veicolo incompleto o completato, il costruttore compila nel certificato di conformità solo i campi riguardanti gli elementi aggiunti o modificati nella fase di omologazione in corso e allega eventualmente tutti i certificati di conformità rilasciati nelle fasi precedenti.
2. Per i veicoli omologati a norma dell'articolo 37, il certificato di conformità reca nell'intestazione la frase: "Per veicoli completi/completati, omologati a norma dell'articolo 37 del regolamento (UE) n. .../201X del Parlamento europeo e del Consiglio, del ..., relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore (omologazione provvisoria)." [*PO: please insert the reference*].
3. Per i veicoli omologati a norma dell'articolo 39, il certificato di conformità reca nell'intestazione la frase "Per veicoli completi/completati omologati in piccole serie" e, accanto, l'anno di fabbricazione seguito da un numero progressivo compreso tra 1

e il limite indicato nella tabella dell'allegato XII, che, per ciascun anno di fabbricazione, identifichi la posizione del veicolo in seno alla produzione prevista per tale anno.

#### *Articolo 36*

##### *Targhetta regolamentare e marchio di omologazione di componenti o entità tecniche*

1. Il costruttore di un veicolo appone su ogni veicolo prodotto in conformità al tipo omologato una targhetta regolamentare con la marcatura richiesta negli atti normativi pertinenti elencati nell'allegato IV.
2. Il costruttore di un componente o di un'entità tecnica appone su ciascun componente o entità tecnica, facente parte o no di un sistema, fabbricato in conformità al tipo omologato, il marchio di omologazione prescritto negli atti normativi pertinenti elencati nell'allegato IV.

Se tale marchio di omologazione non è richiesto, il costruttore appone sul componente o sull'entità tecnica almeno la sua denominazione o il suo marchio commerciale e il numero del tipo o un numero di identificazione.

3. Il marchio di omologazione UE è conforme all'allegato VII.

## **CAPO VII NUOVE TECNOLOGIE O NUOVE CONCEZIONI**

#### *Articolo 37*

##### *Deroghe per nuove tecnologie o nuove concezioni*

1. Il costruttore può chiedere un'omologazione UE relativa a un tipo di veicolo, di sistema, di componente o di entità tecnica comprendente nuove tecnologie o nuove concezioni incompatibili con uno o più atti normativi elencati nell'allegato IV.
2. L'autorità di omologazione rilascia l'omologazione UE di cui al paragrafo 1 se tutte le seguenti condizioni sono soddisfatte:
  - a) la domanda di omologazione UE indica i motivi per cui le nuove tecnologie o le nuove concezioni rendono il veicolo, il sistema, il componente o l'entità tecnica incompatibili con uno o più atti normativi elencati nell'allegato IV;
  - b) la domanda di omologazione UE descrive le implicazioni per la sicurezza e l'ambiente della nuova tecnologia o della nuova concezione e le misure adottate per garantire un livello di sicurezza e di tutela dell'ambiente almeno equivalente a quello previsto dalle prescrizioni alle quali si chiede di derogare;
  - c) sono presentati descrizioni e risultati delle prove in grado di dimostrare che la condizione di cui alla lettera b) è soddisfatta.
3. Il rilascio di omologazioni UE con deroghe per nuove tecnologie o nuove concezioni è subordinato all'autorizzazione della Commissione. Tale autorizzazione è data sotto forma di atto di esecuzione. Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 87, paragrafo 2.
4. In attesa dell'autorizzazione della Commissione, l'autorità di omologazione può rilasciare un'omologazione UE provvisoria, valida solo sul territorio del suo Stato membro, al tipo di veicolo oggetto della deroga richiesta. L'autorità di omologazione informa immediatamente la Commissione e gli altri Stati membri in merito a tale

omologazione UE provvisoria tramite un file contenente le informazioni di cui al paragrafo 2.

La natura provvisoria e la validità territoriale limitata dell'omologazione UE risultano evidenti dall'intestazione della scheda di omologazione e del certificato di conformità.

5. Le autorità di omologazione degli altri Stati membri possono decidere di accettare l'omologazione UE provvisoria di cui al paragrafo 4 sul loro territorio, a condizione di informare per iscritto l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE provvisoria della loro accettazione.
6. Se del caso, l'autorizzazione della Commissione di cui al paragrafo 3 specifica anche le eventuali restrizioni, in particolare per quanto riguarda il numero massimo di veicoli interessati. In ogni caso l'omologazione UE ha una validità minima di trentasei mesi.
7. Se la Commissione rifiuta l'autorizzazione di cui al paragrafo 3, l'autorità di omologazione informa immediatamente il titolare dell'omologazione provvisoria di cui al paragrafo 4 che quest'ultima sarà revocata sei mesi dopo la data del rifiuto della Commissione.

Tuttavia, i veicoli prodotti in conformità all'omologazione UE provvisoria prima della cessazione della sua validità possono essere immessi sul mercato, immatricolati o entrare in circolazione negli Stati membri che hanno accettato l'omologazione UE provvisoria a norma del paragrafo 5.

#### *Articolo 38*

##### *Adeguamento successivo di atti normativi*

1. Se la Commissione ha autorizzato il rilascio di un'omologazione UE a norma dell'articolo 37, prende immediatamente le misure necessarie ad adeguare gli atti normativi interessati agli sviluppi tecnologici più recenti.  

Se la deroga a norma dell'articolo 37 riguarda un regolamento UNECE, la Commissione propone di modificarlo secondo le disposizioni dell'allegato III della decisione 97/836/CE del Consiglio.
2. Una volta modificati i pertinenti atti normativi, è soppressa ogni restrizione contenuta nella decisione della Commissione che autorizza il rilascio di un'omologazione UE.
3. Se i provvedimenti necessari ad adeguare gli atti normativi di cui al paragrafo 1 non sono stati adottati, la Commissione può autorizzare mediante decisione l'estensione dell'omologazione UE provvisoria, su richiesta dello Stato membro che l'ha rilasciata. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 87, paragrafo 2.

## **CAPO VIII**

### **VEICOLI PRODOTTI IN PICCOLE SERIE**

#### *Articolo 39*

##### *Omologazione UE di veicoli prodotti in piccole serie*

1. Su richiesta del costruttore ed entro i limiti quantitativi annuali di cui all'allegato XII, sezione 1, gli Stati membri rilasciano un'omologazione UE ad un tipo di veicolo prodotto in piccole serie che soddisfi almeno le prescrizioni di cui all'allegato IV, parte I, appendice 1.
2. Il paragrafo 1 non si applica ai veicoli per uso speciale.
3. Le schede di omologazione UE dei veicoli prodotti in piccole serie sono numerate in conformità all'allegato VII.

#### *Articolo 40*

##### *Omologazione nazionale di veicoli prodotti in piccole serie*

1. Il costruttore può chiedere un'omologazione nazionale di veicoli prodotti in piccole serie entro i limiti quantitativi annuali di cui all'allegato XII, sezione 2. Tali limiti si applicano alla messa a disposizione sul mercato, all'immatricolazione o all'entrata in circolazione dei veicoli del tipo omologato sul mercato di ogni Stato membro in un anno determinato.
2. Gli Stati membri possono decidere di esentare qualsiasi tipo di veicolo di cui al paragrafo 1 da una o più delle prescrizioni sostanziali degli atti normativi elencati nell'allegato IV, a condizione che stabiliscano prescrizioni alternative pertinenti.
3. Ai fini dell'omologazione nazionale di veicoli prodotti in piccole serie, l'autorità di omologazione accetta sistemi, componenti o entità tecniche omologati in conformità agli atti elencati nell'allegato IV.
4. La scheda di omologazione nazionale di veicoli prodotti in piccole serie è redatta in conformità al modello di cui all'allegato VI, ma reca l'intestazione "Scheda di omologazione nazionale di un veicolo prodotto in piccole serie" e indica il contenuto e la natura delle deroghe concesse a norma del paragrafo 2. Le schede di omologazione sono numerate in conformità al sistema armonizzato di cui all'allegato VII.

#### *Articolo 41*

##### *Validità di un'omologazione nazionale di veicoli prodotti in piccole serie*

1. La validità di un'omologazione nazionale di veicoli prodotti in piccole serie è limitata al territorio dello Stato membro la cui autorità di omologazione ha rilasciato l'omologazione.
2. Su richiesta del costruttore, l'autorità di omologazione invia alle autorità di omologazione degli Stati membri da esso indicati una copia della scheda di omologazione e dei suoi allegati, a mezzo raccomandata o per posta elettronica.
3. Le autorità di omologazione degli Stati membri indicati dal costruttore, entro tre mesi dal ricevimento dei documenti di cui al paragrafo 2, decidono se accettare l'omologazione oppure no.

Le autorità di omologazione degli Stati membri accettano l'omologazione nazionale a meno che non abbiano fondati motivi per ritenere che le prescrizioni tecniche nazionali in base alle quali il tipo di veicolo è stato omologato non siano equivalenti alle proprie.

4. Le autorità di omologazione degli Stati membri comunicano entro due mesi la loro decisione all'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione nazionale.
5. Su richiesta di un richiedente che desideri immettere sul mercato, immatricolare o far entrare in circolazione in un altro Stato membro un veicolo con un'omologazione nazionale per veicoli prodotti piccole serie, l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione nazionale di veicoli prodotti in piccole serie fornisce all'autorità nazionale dell'altro Stato membro copia della scheda di omologazione, compreso il fascicolo di omologazione.

L'autorità nazionale dell'altro Stato membro autorizza l'immissione sul mercato, l'immatricolazione o l'entrata in circolazione di tale veicolo, a meno che non abbia fondati motivi per ritenere che le prescrizioni tecniche nazionali in base alle quali il tipo di veicolo è stato omologato non siano equivalenti alle proprie.

## **CAPO IX**

### **OMOLOGAZIONI INDIVIDUALI DEI VEICOLI**

#### *Articolo 42*

##### *Omologazioni UE individuali dei veicoli*

1. Gli Stati membri rilasciano un'omologazione UE individuale di un veicolo a un veicolo che soddisfa le prescrizioni di cui all'allegato IV, parte I, appendice 2 o, per i veicoli per uso speciale, all'allegato IV, parte III.
2. La domanda di omologazione UE individuale di un veicolo è presentata dal costruttore o dal proprietario del veicolo o da un suo rappresentante, purché quest'ultimo sia stabilito nell'Unione.
3. Per stabilire se il veicolo soddisfa le prescrizioni di cui al paragrafo 1, gli Stati membri non eseguono prove distruttive, ma usano tutte le informazioni pertinenti fornite dal richiedente.
4. Una scheda di omologazione UE individuale di un veicolo è conforme al modello di cui all'allegato VI. Le schede di omologazione UE individuali dei veicoli sono numerate in conformità all'allegato VII.
5. Gli Stati membri autorizzano l'immissione sul mercato, l'immatricolazione o l'entrata in circolazione dei veicoli muniti di un certificato valido di omologazione UE individuale del veicolo.

#### *Articolo 43*

##### *Omologazioni nazionali individuali dei veicoli*

1. Gli Stati membri possono decidere di esentare un determinato veicolo, sia esso unico o meno, dall'osservanza di una o più disposizioni del presente regolamento o delle prescrizioni sostanziali di cui agli atti normativi elencati nell'allegato IV, a condizione di imporre prescrizioni alternative pertinenti.

2. La domanda di omologazione nazionale individuale di un veicolo è presentata dal costruttore o dal proprietario del veicolo o da un suo rappresentante, purché quest'ultimo sia stabilito nell'Unione.
3. Per stabilire se il veicolo soddisfa le prescrizioni alternative di cui al paragrafo 1, gli Stati membri non eseguono prove distruttive, ma usano tutte le informazioni pertinenti fornite dal richiedente.
4. Ai fini dell'omologazione nazionale individuale di un veicolo, l'autorità di omologazione accetta sistemi, componenti o entità tecniche omologati in conformità agli atti elencati nell'allegato IV.
5. Uno Stato membro rilascia senza indugio una scheda di omologazione nazionale individuale di un veicolo, se il veicolo è conforme alla descrizione allegata alla domanda e soddisfa le pertinenti prescrizioni alternative.
6. Il formato della scheda di omologazione nazionale individuale di un veicolo si basa sul modello di scheda di omologazione UE di cui all'allegato VI e reca almeno le informazioni necessarie a presentare la domanda di immatricolazione di cui alla direttiva 1999/37/CE del Consiglio<sup>28</sup>.

Una scheda di omologazione nazionale individuale di un veicolo reca il VIN del veicolo in questione e l'intestazione "Scheda di omologazione nazionale individuale di un veicolo".

#### *Articolo 44*

##### *Validità delle omologazioni nazionali individuali dei veicoli*

1. La validità di un'omologazione nazionale individuale di un veicolo è limitata al territorio dello Stato membro che l'ha rilasciata.
2. Su richiesta di un richiedente che desideri mettere a disposizione sul mercato, immatricolare o far entrare in circolazione in un altro Stato membro un veicolo per il quale è stata rilasciata un'omologazione nazionale individuale, lo Stato membro che ha rilasciato l'omologazione fornisce al richiedente una dichiarazione recante le disposizioni tecniche in base alle quali il veicolo è stato omologato.
3. Uno Stato membro autorizza la messa a disposizione sul mercato, l'immatricolazione e l'entrata in circolazione di un veicolo al quale un altro Stato membro ha rilasciato un'omologazione nazionale individuale conformemente all'articolo 43, a meno che non abbia fondati motivi per ritenere che le prescrizioni alternative pertinenti in base alle quali il veicolo è stato omologato non sono equivalenti alle proprie.
4. Le disposizioni del presente articolo possono applicarsi ai veicoli che sono stati omologati in conformità al presente regolamento e che sono stati modificati prima della loro prima immatricolazione o entrata in circolazione.

#### *Articolo 45*

##### *Disposizioni specifiche*

1. Le procedure di cui agli articoli 43 e 44 possono applicarsi ad un determinato veicolo durante le fasi successive del suo completamento in conformità ad una procedura di omologazione in più fasi.

---

<sup>28</sup> Direttiva 1999/37/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli (GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 57).



2. Le procedure di cui agli articoli 43 e 44 non possono sostituire una fase intermedia della normale sequenza di un'omologazione in più fasi e non possono applicarsi per ottenere l'omologazione della prima fase di un veicolo.

## **CAPO X**

### **MESSA A DISPOSIZIONE SUL MERCATO, IMMATRICOLAZIONE O ENTRATA IN CIRCOLAZIONE**

#### *Articolo 46*

##### *Messa a disposizione sul mercato, immatricolazione o entrata in circolazione di veicoli diversi dai veicoli di fine serie*

1. Fatti salvi gli articoli da 49 a 51, i veicoli per i quali è obbligatoria l'omologazione globale di un tipo di veicolo o per i quali il costruttore ha ottenuto tale omologazione sono messi a disposizione sul mercato, immatricolati o fatti entrare in circolazione solo se accompagnati da un certificato di conformità valido rilasciato conformemente agli articoli 34 e 35.

I veicoli incompleti possono essere messi a disposizione sul mercato o entrare in circolazione, ma le autorità nazionali responsabili dell'immatricolazione dei veicoli possono rifiutare l'immatricolazione e l'uso su strada di tali veicoli.

2. Anche i veicoli esentati dall'obbligo di essere accompagnati da un certificato di conformità possono essere messi a disposizione sul mercato, immatricolati o entrare in circolazione se sono conformi alle pertinenti prescrizioni tecniche del presente regolamento.
3. Il numero di veicoli prodotti in piccole serie messi a disposizione sul mercato, immatricolati o fatti entrare in circolazione nel corso di un anno non può superare i limiti quantitativi annuali di cui all'allegato XII.

#### *Articolo 47*

##### *Messa a disposizione sul mercato, immatricolazione o entrata in circolazione di veicoli di fine serie*

1. I veicoli di fine serie per i quali l'omologazione UE non è più valida a norma dell'articolo 33, paragrafo 2, lettera a), possono essere messi a disposizione sul mercato, immatricolati o entrare in circolazione, purché l'obbligo di cui al paragrafo 4 e i termini di cui ai paragrafi 2 e 4 siano rispettati.

Il primo comma si applica soltanto ai veicoli che si trovavano già nel territorio dell'Unione e non erano ancora stati messi a disposizione sul mercato, immatricolati o entrati in circolazione prima della cessazione della validità della loro omologazione UE.

2. Il paragrafo 1 si applica ai veicoli completi per un periodo di dodici mesi dalla data di cessazione della validità dell'omologazione UE e ai veicoli completati per un periodo di diciotto mesi da tale data.
3. Un costruttore, che intenda mettere a disposizione sul mercato, immatricolare o far entrare in circolazione veicoli di fine serie in conformità al paragrafo 1, presenta una domanda all'autorità nazionale dello Stato membro che ha rilasciato l'omologazione UE. La domanda specifica i motivi tecnici o economici che impediscono a tali

veicoli di conformarsi alle nuove prescrizioni di omologazione e riporta il VIN dei veicoli interessati.

L'autorità nazionale interessata decide, entro tre mesi dal ricevimento della domanda, se autorizzare l'immissione sul mercato, l'immatricolazione e l'entrata in circolazione di tali veicoli nel territorio dello Stato membro interessato e determina il numero di veicoli per i quali può essere rilasciata l'autorizzazione.

4. Solo i veicoli di fine serie muniti di un certificato di conformità valido, che sia rimasto valido per almeno tre mesi dalla data del rilascio, ma per i quali l'omologazione non è più valida a norma dell'articolo 33, paragrafo 2, lettera a), possono essere messi a disposizione sul mercato, immatricolati o entrare in circolazione nell'Unione.
5. Il certificato di conformità dei veicoli messi a disposizione sul mercato, immatricolati o entrati in circolazione conformemente al presente articolo reca una menzione speciale attestante che tali veicoli sono veicoli di fine serie nonché la data fino alla quale tali veicoli possono essere messi a disposizione sul mercato, immatricolati o entrare in circolazione nell'Unione.
6. Gli Stati membri tengono un registro dei VIN dei veicoli autorizzati a essere messi a disposizione sul mercato, immatricolati o ad entrare in circolazione a norma del presente articolo.

#### *Articolo 48*

##### *Messa a disposizione sul mercato o entrata in circolazione di componenti ed entità tecniche*

1. I componenti o le entità tecniche, compresi quelli destinati al mercato postvendita, possono essere messi a disposizione sul mercato o entrare in circolazione solo se soddisfano le prescrizioni dei pertinenti atti normativi elencati nell'allegato IV e se recano le marcature previste in conformità all'articolo 36.
2. Il paragrafo 1 non si applica a componenti o entità tecniche appositamente fabbricati o progettati per veicoli nuovi che non rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento.
3. Gli Stati membri possono autorizzare la messa a disposizione sul mercato o l'entrata in circolazione di componenti o entità tecniche esentati a norma dell'articolo 37 o destinati a essere montati su veicoli che abbiano ottenuto l'omologazione a norma degli articoli 39, 40, 42 e 43 in relazione a tali componenti o entità tecniche.
4. Gli Stati membri possono anche autorizzare la messa a disposizione sul mercato o l'entrata in circolazione di componenti o entità tecniche destinati ad essere utilizzati su veicoli che non erano tenuti a essere omologati a norma del presente regolamento o della direttiva 2007/46/CE nel momento in cui sono stati messi a disposizione sul mercato, immatricolati o sono entrati in circolazione.

## CAPO XI CLAUSOLE DI SALVAGUARDIA

### *Articolo 49*

*Procedura applicabile ai veicoli, ai sistemi, ai componenti o alle entità tecniche che presentano gravi rischi a livello nazionale*

1. Le autorità di vigilanza del mercato di uno degli Stati membri che hanno preso provvedimenti a norma dell'articolo 20 del regolamento (CE) n. 765/2008 e dell'articolo 8 del presente regolamento oppure che hanno sufficienti motivi per ritenere che un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica oggetto del presente regolamento rappresenti un rischio grave per la salute o la sicurezza delle persone o per altri aspetti della protezione del pubblico interesse di cui al presente regolamento, ne informano immediatamente l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione.

2. L'autorità di omologazione di cui al paragrafo 1 effettua una valutazione in merito al veicolo, al sistema, al componente o all'entità tecnica interessati, che copra tutte le prescrizioni di cui al presente regolamento. Gli operatori economici interessati collaborano pienamente con le autorità di omologazione e di vigilanza del mercato.

Se, nel corso di tale valutazione, l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione rileva che il veicolo, il sistema, il componente o l'entità tecnica non soddisfa le prescrizioni di cui al presente regolamento, intima tempestivamente all'operatore economico interessato di adottare tutte le misure correttive del caso per rendere il veicolo, il sistema, il componente o l'entità tecnica conforme a dette prescrizioni, oppure di adottare misure restrittive, quali il ritiro dal mercato del veicolo, del sistema, del componente o dell'entità tecnica oppure il richiamo degli stessi entro un termine ragionevole, secondo la natura del rischio.

L'articolo 21 del regolamento (CE) n. 765/2008 si applica alle misure restrittive di cui al secondo comma.

3. L'autorità di omologazione interessata informa la Commissione e gli altri Stati membri dei risultati della valutazione di cui al paragrafo 1 e dei provvedimenti imposti all'operatore economico.

4. L'operatore economico, in conformità agli obblighi di cui agli articoli da 11 a 19, garantisce l'adozione di tutte le misure correttive del caso in relazione alla totalità dei veicoli, dei sistemi, dei componenti o delle entità tecniche non conformi che ha immesso sul mercato, immatricolato o fatto entrare in circolazione nell'Unione.

5. Qualora l'operatore economico non adotti le misure correttive del caso entro il termine di cui al paragrafo 2, secondo comma, le autorità nazionali adottano tutti gli opportuni provvedimenti restrittivi provvisori atti a proibire o a limitare la messa a disposizione sul mercato, l'immatricolazione o l'entrata in circolazione nei rispettivi mercati nazionali dei veicoli, dei sistemi, dei componenti o delle entità tecniche non conformi, oppure a ritirarli dal mercato o a richiamarli.

### *Articolo 50*

*Notifica e procedure di opposizione delle misure restrittive adottate a livello nazionale*

1. Le autorità nazionali informano senza indugio la Commissione e gli altri Stati membri dei provvedimenti restrittivi adottati a norma dell'articolo 49, paragrafi 1 e 5.

Le informazioni fornite includono tutti i dettagli disponibili, in particolare i dati necessari all'identificazione del veicolo, del sistema, del componente o dell'entità tecnica non conforme, l'origine degli stessi, la natura della presunta non conformità e del rischio connesso, la natura e la durata delle misure restrittive nazionali adottate nonché le argomentazioni addotte dall'operatore economico interessato.

2. L'autorità di omologazione, di cui all'articolo 49, paragrafo 1, indica se la non conformità è dovuta a una delle due cause seguenti:
  - a) il mancato rispetto, da parte del veicolo, del sistema, del componente o dell'entità tecnica, delle prescrizioni relative alla salute o alla sicurezza delle persone, alla tutela dell'ambiente o ad altri aspetti della protezione del pubblico interesse di cui al presente regolamento;
  - b) carenze nei pertinenti atti normativi elencati nell'allegato IV.
3. Entro un mese dal ricevimento delle informazioni di cui al paragrafo 1, gli Stati membri diversi dallo Stato membro che ha avviato la procedura comunicano alla Commissione e agli altri Stati membri le eventuali misure restrittive adottate e tutte le informazioni complementari di cui dispongono sulla non conformità del veicolo, del sistema, del componente o dell'entità tecnica in questione e le proprie obiezioni in caso di disaccordo con la misura nazionale notificata.
4. Se entro un mese dal ricevimento delle informazioni di cui al paragrafo 1, un altro Stato membro o la Commissione sollevano obiezioni nei confronti di una misura restrittiva adottata da uno Stato membro, tale misura è valutata dalla Commissione in conformità all'articolo 51.
5. Se entro un mese dal ricevimento delle informazioni di cui al paragrafo 1, un altro Stato membro o la Commissione non sollevano alcuna obiezione nei confronti di una misura restrittiva adottata da uno Stato membro, tale misura è ritenuta giustificata. Gli altri Stati membri provvedono affinché siano adottate misure restrittive analoghe in relazione al veicolo, al sistema, al componente o all'entità tecnica in questione.

#### *Articolo 51*

##### *Procedura di salvaguardia dell'Unione*

1. Se nel corso della procedura di cui all'articolo 50, paragrafi 3 e 4, sono sollevate obiezioni nei confronti di una misura restrittiva adottata da uno Stato membro o se la Commissione ritiene che una misura nazionale sia contraria alla legislazione dell'Unione, la stessa Commissione, previa consultazione degli Stati membri e dell'operatore o degli operatori economici interessati, procede senza indugio a una valutazione della misura nazionale. In base ai risultati di tale valutazione, la Commissione decide se la misura nazionale sia da considerare giustificata o meno. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 87, paragrafo 2.

La Commissione rivolge la propria decisione a tutti gli Stati membri e la comunica immediatamente agli operatori economici interessati. Gli Stati membri attuano la decisione della Commissione senza indugio e ne informano la Commissione.

2. Se la Commissione ritiene che la misura nazionale sia giustificata, tutti gli Stati membri adottano le misure necessarie a garantire che il veicolo, il sistema, il componente o l'entità tecnica non conforme sia ritirato dal proprio mercato e ne informano la Commissione. Se la Commissione ritiene che la misura nazionale sia

ingiustificata, lo Stato membro in questione revoca o adegua la misura, in conformità alla decisione della Commissione di cui al paragrafo 1.

3. Se la misura nazionale è ritenuta giustificata ed è imputata a carenze degli atti normativi di cui all'allegato IV, la Commissione propone gli opportuni provvedimenti come segue:
  - a) se si tratta di atti normativi, la Commissione propone le modifiche necessarie dell'atto interessato;
  - b) se si tratta di regolamenti UNECE, la Commissione propone i progetti di modifica necessari dei regolamenti UNECE in questione secondo le disposizioni dell'allegato III della decisione 97/836/CE del Consiglio.

#### *Articolo 52*

*Veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche conformi che costituiscono un grave rischio per la sicurezza o gravemente nocivi per la salute e l'ambiente*

1. Se uno Stato membro, a seguito di una valutazione a norma dell'articolo 49, paragrafo 1, rileva che determinati veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche, seppur conformi alle prescrizioni applicabili o correttamente marcati, presentano un grave rischio per la sicurezza o sono potenzialmente in grado di danneggiare seriamente l'ambiente o la sanità pubblica, impone all'operatore economico interessato di adottare tutti gli opportuni provvedimenti correttivi per garantire che il veicolo, il sistema, il componente o l'entità tecnica interessati, all'atto dell'immissione sul mercato, dell'immatricolazione o dell'entrata in circolazione, non presentino più tale rischio, oppure di adottare misure restrittive per ritirare dal mercato il veicolo, il sistema, il componente o l'entità tecnica o per richiamarli entro un termine ragionevole, commisurato alla natura del rischio.

Lo Stato membro può rifiutare l'immatricolazione di tali veicoli finché l'operatore economico non abbia adottato tutti gli opportuni provvedimenti correttivi.

2. L'operatore economico garantisce che siano prese le misure correttive opportune nei confronti di tutti i veicoli, i sistemi, i componenti o le entità tecniche di cui al paragrafo 1.
3. Entro un mese dalla richiesta di cui al paragrafo 1, lo Stato membro comunica alla Commissione e agli altri Stati membri tutte le informazioni disponibili, in particolare i dati necessari all'identificazione del veicolo, del sistema, del componente o dell'entità tecnica in questione, l'origine e la catena di fornitura del veicolo, del sistema, del componente o dell'entità tecnica, la natura del rischio presentato e la natura e la durata delle misure restrittive nazionali adottate.
4. La Commissione consulta senza indugio gli Stati membri e gli operatori economici interessati, in particolare l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione, e valuta le misure nazionali adottate. In base ai risultati della valutazione, la Commissione decide se la misura nazionale di cui al paragrafo 1 sia da considerare giustificata o no e all'occorrenza propone misure opportune. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 87, paragrafo 2.
5. La Commissione rivolge la propria decisione a tutti gli Stati membri e la comunica immediatamente agli operatori economici interessati.

### *Articolo 53*

#### *Disposizioni generali relative ai veicoli, ai sistemi, ai componenti o alle entità tecniche non conformi*

1. Qualora veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche accompagnati da un certificato di conformità o recanti un marchio di omologazione non siano conformi al tipo omologato, non siano conformi al presente regolamento o siano stati omologati sulla base di dati inesatti, le autorità di omologazione, le autorità di vigilanza del mercato o la Commissione possono adottare le necessarie misure restrittive in conformità all'articolo 21 del regolamento (CE) n. 765/2008, al fine di vietare o limitare la messa a disposizione sul mercato, l'immatricolazione o l'entrata in circolazione di veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche non conformi oppure di ritirarli da tale mercato o di richiamarli, compresa la revoca dell'omologazione da parte dell'autorità di omologazione che aveva rilasciato l'omologazione UE, fino a quando l'operatore economico interessato non avrà preso tutte le misure correttive idonee a garantire che i veicoli, i sistemi, i componenti o le entità tecniche siano rimessi in conformità.
2. Ai fini del paragrafo 1, le divergenze rispetto a quanto indicato dal certificato di omologazione UE o dal fascicolo di omologazione sono considerate una non conformità al tipo omologato.

### *Articolo 54*

#### *Notifica e procedure di opposizione relative ai veicoli, ai sistemi, ai componenti o alle entità tecniche non conformi*

1. Qualora un'autorità di omologazione o un'autorità di vigilanza del mercato riscontri che veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche non sono conformi al presente regolamento o che l'omologazione è stata rilasciata sulla base di dati inesatti oppure che i veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche accompagnati da un certificato di conformità o recanti un marchio di omologazione non sono conformi al tipo omologato, può adottare tutte le misure restrittive opportune in conformità all'articolo 53, paragrafo 1.
2. L'autorità di omologazione, l'autorità di vigilanza del mercato o la Commissione richiede inoltre all'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE di verificare che i veicoli, i sistemi, i componenti o le entità tecniche in produzione continuino ad essere conformi al tipo omologato o, qualora applicabile, che i veicoli, i sistemi, i componenti o le entità tecniche immessi sul mercato siano rimessi in conformità.
3. Nel caso di un'omologazione globale di un tipo di veicolo, se la non conformità di un veicolo è dovuta ad un sistema, un componente o un'entità tecnica, la richiesta di cui al paragrafo 2 è inoltre trasmessa all'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE di tale sistema, componente o entità tecnica.
4. Nel caso di un'omologazione in più fasi, se la non conformità di un veicolo completato è dovuta ad un sistema, un componente o un'entità tecnica facente parte del veicolo incompleto o al veicolo incompleto, la richiesta di cui al paragrafo 2 è trasmessa anche all'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE di tale sistema, componente, entità tecnica o del veicolo incompleto.
5. Al ricevimento della richiesta di cui ai paragrafi da 1 a 4, l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE effettua una valutazione in merito ai veicoli, ai sistemi, ai componenti o alle entità tecniche interessati, che copra tutte le prescrizioni

di cui al presente regolamento. L'autorità di omologazione deve inoltre verificare i dati in base ai quali è stata rilasciata l'omologazione. Gli operatori economici interessati cooperano pienamente con l'autorità di omologazione.

6. Qualora l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE di un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica accerti una non conformità, tale autorità di omologazione chiede senza indugio all'operatore economico interessato di adottare tutte le misure correttive del caso per ripristinare la conformità del veicolo, del sistema, del componente o dell'entità tecnica e, se del caso, l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE adotta le misure di cui all'articolo 53, paragrafo 1, non appena possibile e al più tardi entro un mese dalla data della richiesta.
7. Le autorità nazionali che adottano misure restrittive a norma dell'articolo 53, paragrafo 1, informano immediatamente la Commissione e gli altri Stati membri.
8. Se entro un mese dalla notifica delle misure restrittive adottate da un'autorità di omologazione o da un'autorità di vigilanza del mercato in conformità all'articolo 53, paragrafo 1, un altro Stato membro solleva un'obiezione relativamente alla misura restrittiva notificata o se la Commissione accerta una non conformità a norma dell'articolo 9, paragrafo 5, la Commissione consulta senza indugio gli Stati membri e l'operatore o gli operatori economici interessati e, in particolare, l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione, e valuta la misura nazionale adottata. Sulla base di tale valutazione, la Commissione può decidere di adottare le necessarie misure restrittive previste all'articolo 53, paragrafo 1, mediante atti di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 87, paragrafo 2.

La Commissione rivolge la propria decisione a tutti gli Stati membri e la comunica immediatamente agli operatori economici interessati. Gli Stati membri attuano la decisione della Commissione senza indugio e ne informano la Commissione.

9. Se entro un mese dalla notifica delle misure restrittive adottate a norma dell'articolo 53, paragrafo 1, un altro Stato membro o la Commissione non sollevano alcuna obiezione nei confronti di una misura restrittiva adottata da uno Stato membro, tale misura è ritenuta giustificata. Gli altri Stati membri provvedono affinché siano adottate misure restrittive analoghe in relazione al veicolo, al sistema, al componente o all'entità tecnica in questione.

#### *Articolo 55*

##### *Immissione sul mercato ed entrata in circolazione di parti o accessori che possono comportare un grave rischio per il corretto funzionamento di sistemi essenziali*

1. Parti o accessori che possono comportare un grave rischio per il corretto funzionamento di sistemi essenziali per la sicurezza del veicolo e per le sue prestazioni ambientali non sono immessi sul mercato né entrano in circolazione e sono vietati, a meno che non abbiano ottenuto l'autorizzazione di un'autorità di omologazione a norma dell'articolo 56, paragrafi 1 e 4.
2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 88 per stabilire le prescrizioni che le parti e gli accessori di cui al paragrafo 1 devono soddisfare.

Tali prescrizioni possono essere basate sugli atti normativi elencati nell'allegato IV o possono consistere in un confronto tra le parti o gli accessori e le prestazioni

ambientali o di sicurezza delle parti o degli accessori originali, secondo i casi. In ogni caso le prescrizioni garantiscono che le parti o gli accessori non compromettano il funzionamento di sistemi essenziali per la sicurezza del veicolo o per le sue prestazioni ambientali.

3. Per tener conto degli sviluppi normativi e tecnici alla Commissione è conferito il potere di adottare, conformemente all'articolo 88, atti delegati che modificano l'allegato XIII al fine di aggiornare l'elenco delle parti e degli accessori sulla base di informazioni riguardanti:
  - a) la gravità del rischio per la sicurezza o per le prestazioni ambientali dei veicoli muniti delle parti o degli accessori in questione;
  - b) il possibile effetto sui consumatori e sui produttori di parti e accessori per il servizio postvendita dell'eventuale autorizzazione delle parti o degli accessori a norma dell'articolo 56, paragrafo 1.
4. Il paragrafo 1 non si applica alle parti o agli accessori originali né alle parti o agli accessori appartenenti a un sistema che è stato omologato in conformità agli atti normativi elencati nell'allegato IV, salvo laddove l'omologazione riguardi aspetti diversi dal rischio grave di cui al paragrafo 1.

Ai fini del presente paragrafo, con "parti o accessori originali" s'intendono parti o accessori fabbricati secondo le specifiche e le norme di produzione fornite dal costruttore del veicolo per l'assemblaggio del veicolo in questione.
5. Il paragrafo 1 non si applica alle parti o agli accessori prodotti esclusivamente per i veicoli da corsa. Le parti o gli accessori elencati nell'allegato XIII, che sono utilizzati sia nelle corse che su strada, non sono messi a disposizione per i veicoli destinati a circolare sulle strade pubbliche, salvo che non siano conformi alle prescrizioni stabilite negli atti delegati di cui al paragrafo 2 e che non siano stati autorizzati dalla Commissione mediante atti di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 87, paragrafo 2.

#### *Articolo 56*

*Prescrizioni riguardanti le parti o gli accessori che possono comportare un grave rischio per il corretto funzionamento di sistemi essenziali*

1. Un costruttore di parti o accessori può chiedere l'autorizzazione di cui all'articolo 55, paragrafo 1, presentando all'autorità di omologazione una domanda corredata da un verbale di prova redatto da un servizio tecnico designato attestante che le parti o gli accessori oggetto della domanda di autorizzazione soddisfano le prescrizioni di cui all'articolo 55, paragrafo 2. Il costruttore può presentare una sola domanda per ciascun tipo di parte o accessorio e a una sola autorità di omologazione.
2. La domanda di autorizzazione comprende: informazioni relative al costruttore delle parti o degli accessori, il tipo, il numero di riferimento e il numero d'identificazione delle parti o degli accessori, il nome del costruttore del veicolo, il tipo di veicolo ed eventualmente l'anno di costruzione o ogni altra informazione che consenta l'identificazione del veicolo sul quale devono essere installati tali parti o accessori.

L'autorità di omologazione autorizza l'immissione sul mercato e l'entrata in circolazione delle parti o degli accessori qualora constati, tenendo conto del verbale di prova di cui al paragrafo 1 e di altri elementi probanti, che le parti o gli accessori in questione sono conformi alle prescrizioni di cui all'articolo 55, paragrafo 2.



L'autorità di omologazione rilascia senza indugio al costruttore un certificato di autorizzazione conforme al modello di cui all'allegato XI, appendice 1, numerato in conformità all'allegato XI, punto 2.

Per tenere conto degli sviluppi normativi e tecnici alla Commissione è conferito il potere di adottare, conformemente all'articolo 88, atti delegati che modificano l'allegato XI al fine di aggiornare il modello e il sistema di numerazione del certificato di autorizzazione.

3. Il costruttore informa immediatamente l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'autorizzazione in merito ad eventuali modifiche che possano incidere sulle condizioni alle quali è stata rilasciata l'autorizzazione. Tale autorità di omologazione decide se l'autorizzazione debba essere oggetto di riesame o se debba esserne rilasciata una nuova e se siano necessarie nuove prove.

Al costruttore spetta garantire che le parti o gli accessori siano prodotti e continuino a essere prodotti alle condizioni alle quali è stata rilasciata l'autorizzazione.

4. Prima di rilasciare un'autorizzazione, l'autorità di omologazione verifica l'esistenza di disposizioni e procedure atte a garantire un controllo efficace della conformità della produzione.

L'autorità di omologazione, qualora ritenga che le condizioni per il rilascio dell'autorizzazione non siano più soddisfatte, chiede al costruttore di adottare i provvedimenti necessari ad assicurare che le parti o gli accessori siano rimessi in conformità. Se necessario essa revoca l'autorizzazione.

5. Su richiesta di un'autorità nazionale di un altro Stato membro, l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'autorizzazione le invia, entro un mese dal ricevimento della richiesta, copia della scheda di omologazione rilasciata, completa degli allegati, tramite un sistema comune sicuro di trasmissione elettronica. La copia può altresì essere in formato elettronico sicuro.
6. Se un'autorità di omologazione è in disaccordo con l'autorizzazione rilasciata da un altro Stato membro, segnala le ragioni del suo disaccordo alla Commissione. La Commissione adotta misure adeguate volte a risolvere il disaccordo, compresa l'eventuale richiesta di revoca dell'autorizzazione, previa consultazione delle autorità di omologazione interessate. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 87, paragrafo 2.
7. Fino a quando non sarà redatto l'elenco di cui all'articolo 55, paragrafo 3, gli Stati membri potranno mantenere disposizioni nazionali relative a parti o accessori che possono influenzare il corretto funzionamento di sistemi essenziali per la sicurezza del veicolo o per le sue prestazioni ambientali.

#### *Articolo 57*

##### *Disposizioni generali sul richiamo di veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche*

1. Un costruttore, cui è stata rilasciata un'omologazione globale di un tipo di veicolo e che è obbligato a richiamare veicoli in conformità all'articolo 12, paragrafo 1, all'articolo 15, paragrafo 1, all'articolo 17, paragrafo 2, all'articolo 49, paragrafi 1 e 6, all'articolo 51, paragrafo 4, all'articolo 52, paragrafo 1 e all'articolo 53, paragrafo 1, del presente regolamento oppure all'articolo 20 del regolamento (CE) n. 765/2008, informa immediatamente l'autorità di omologazione che ha rilasciato tale omologazione globale di un tipo di veicolo.

2. Un costruttore di sistemi, componenti o entità tecniche, cui è stata rilasciata un'omologazione UE e che è obbligato a richiamare sistemi, componenti o entità tecniche in conformità all'articolo 12, paragrafo 1, all'articolo 15, paragrafo 1, all'articolo 17, paragrafo 2, all'articolo 49, paragrafi 1 e 6, all'articolo 51, paragrafo 4, all'articolo 52, paragrafo 1 e all'articolo 53, paragrafo 1, del presente regolamento oppure all'articolo 20 del regolamento (CE) n. 765/2008, informa immediatamente l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE.
3. Il costruttore propone all'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione una serie di rimedi idonei a rendere conformi i veicoli, i sistemi, i componenti o le entità tecniche e, ove opportuno, a neutralizzare il grave rischio di cui all'articolo 20 del regolamento (CE) n. 765/2008.

L'autorità di omologazione effettua una valutazione per verificare se i rimedi proposti sono sufficienti e abbastanza tempestivi e comunica immediatamente quelli approvati alle autorità di omologazione degli altri Stati membri e alla Commissione.

#### *Articolo 58*

##### *Disposizioni specifiche sul richiamo di veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche*

1. Se un'autorità di omologazione o la Commissione ritiene che i rimedi di cui all'articolo 57, paragrafo 3, siano insufficienti o non siano attuati con la necessaria rapidità, comunica senza indugio le sue perplessità all'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE e alla Commissione.

L'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE chiede al costruttore di adottare misure correttive per rispondere alle perplessità sollevate. Se il costruttore non propone e non attua interventi correttivi efficaci, l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE prende tutte le misure restrittive necessarie, compresa la revoca dell'omologazione UE e il richiamo obbligatorio, e informa le autorità di omologazione degli altri Stati membri e la Commissione in merito alle misure restrittive adottate. In caso di revoca dell'omologazione UE, l'autorità di omologazione ne informa senza indugio il costruttore con lettera raccomandata o mezzo elettronico equivalente.

2. Se un'autorità di omologazione ritiene che le misure restrittive adottate dall'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE a norma dell'articolo 58, paragrafo 1, non sono sufficienti o non sono abbastanza tempestive, informa la Commissione e può adottare opportune misure restrittive al fine di vietare o limitare la messa a disposizione sul mercato, l'immatricolazione o l'entrata in circolazione dei veicoli, dei sistemi, dei componenti o delle entità tecniche non conformi interessati sul loro mercato nazionale, oppure di ritirarli da tale mercato o di richiamarli.
3. La Commissione procede alle opportune consultazioni con le parti interessate e decide se le misure restrittive adottate dall'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE sono sufficienti e abbastanza tempestive e, all'occorrenza, propone opportune misure per garantire che la conformità sia ripristinata e/o che il rischio grave di cui all'articolo 57, paragrafo 3, sia efficacemente neutralizzato. Tale decisione analizza anche l'idoneità delle misure restrittive adottate dalle autorità di omologazione secondo cui l'azione intrapresa dall'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE non è sufficiente o non è abbastanza tempestiva. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 87, paragrafo 2.

La Commissione rivolge la propria decisione agli Stati membri interessati e la comunica immediatamente agli operatori economici pertinenti.

4. Gli Stati membri attuano la decisione della Commissione senza indugio e ne informano la Commissione.
5. Se entro un mese dal ricevimento della notifica dei rimedi approvati di cui all'articolo 57, paragrafo 3, non è sollevata alcuna obiezione da un altro Stato membro o dalla Commissione, tali rimedi sono ritenuti giustificati. Gli altri Stati membri garantiscono che tali rimedi siano applicati ai veicoli, ai sistemi, ai componenti o alle entità tecniche interessati che sono stati messi a disposizione sul mercato, immatricolati o che sono entrati in circolazione nel loro territorio.

#### *Articolo 59*

#### *Diritto degli operatori economici di essere ascoltati, notifica delle decisioni e mezzi di impugnazione previsti*

1. Salvo nei casi in cui sia necessario intervenire immediatamente a causa di gravi rischi per la salute umana, la sicurezza e l'ambiente, all'operatore economico interessato è data la possibilità di presentare le proprie osservazioni all'autorità nazionale entro un periodo appropriato prima dell'adozione di qualsiasi misura da parte delle autorità nazionali degli Stati membri a norma degli articoli da 49 a 58.  
Se si adottano misure senza consultare l'operatore economico, a quest'ultimo è data l'opportunità di presentare osservazioni quanto prima e le misure sono tempestivamente riesaminate dall'autorità nazionale.
2. Ogni misura adottata dalle autorità nazionali reca i motivi esatti sui quali è basata.  
Se la misura è destinata a uno specifico operatore economico, la misura viene comunicata quanto prima all'operatore in questione, che viene contestualmente informato dei mezzi di ricorso previsti dalla normativa in vigore nello Stato membro interessato e dei termini entro cui tali mezzi di ricorso vanno presentati.  
Se la misura è di portata generale, viene opportunamente pubblicata nella Gazzetta ufficiale nazionale o in un atto equivalente.
3. Le misure adottate dalle autorità nazionali sono immediatamente ritirate o modificate non appena l'operatore economico dimostri di aver preso misure correttive efficaci.

## **CAPO XII REGOLAMENTI INTERNAZIONALI**

#### *Articolo 60*

#### *Regolamenti UNECE prescritti ai fini dell'omologazione UE*

1. I regolamenti UNECE o le relative modifiche che l'Unione ha approvato o che l'Unione applica e che sono elencati nell'allegato IV fanno parte delle prescrizioni per l'omologazione UE di un veicolo.
2. Le autorità di omologazione degli Stati membri accettano le omologazioni rilasciate a norma dei regolamenti UNECE di cui al paragrafo 1 e, se del caso, i relativi marchi di omologazione, in luogo delle omologazioni e dei marchi di omologazione corrispondenti rilasciati a norma del presente regolamento e degli atti normativi adottati ai sensi dello stesso.

3. Se l'Unione ha votato a favore di un regolamento UNECE o delle relative modifiche ai fini dell'omologazione globale di un tipo di veicolo, la Commissione adotta un atto delegato a norma dell'articolo 88 al fine di rendere obbligatorio il regolamento UNECE o le relative modifiche o di modificare il presente regolamento, a seconda dei casi.

Tale atto delegato precisa le date dell'applicazione obbligatoria del regolamento UNECE o delle sue modifiche e comprende, se del caso, disposizioni transitorie.

#### *Articolo 61*

##### *Equivalenza dei regolamenti UNECE ai fini dell'omologazione UE*

1. I regolamenti UNECE elencati nell'allegato IV, parte II, sono riconosciuti come equivalenti agli atti normativi corrispondenti nella misura in cui il campo di applicazione e l'oggetto sono gli stessi.
2. Le autorità di omologazione degli Stati membri accettano le omologazioni rilasciate a norma dei regolamenti UNECE di cui al paragrafo 1 e, se del caso, i relativi marchi di omologazione, in luogo delle omologazioni e dei marchi di omologazione corrispondenti rilasciati in conformità al presente regolamento e agli atti normativi adottati a norma dello stesso.

#### *Articolo 62*

##### *Equivalenza ad altri regolamenti*

Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata su proposta della Commissione, può riconoscere l'equivalenza tra le condizioni o le disposizioni relative all'omologazione UE di sistemi, componenti ed entità tecniche del presente regolamento e le condizioni o le disposizioni contenute in regolamenti internazionali o in regolamenti di paesi terzi, nell'ambito di accordi multilaterali o bilaterali tra l'Unione e i paesi terzi.

## **CAPO XIII COMUNICAZIONE DI INFORMAZIONI TECNICHE**

#### *Articolo 63*

##### *Informazioni destinate agli utilizzatori*

1. Il costruttore non fornisce informazioni tecniche relative alle specifiche del tipo di veicolo, di sistema, di componente o di entità tecnica di cui al presente regolamento o agli atti delegati o di esecuzione adottati a norma dello stesso diverse dalle specifiche del tipo omologato dall'autorità di omologazione.
2. Il costruttore mette a disposizione degli utilizzatori tutte le informazioni pertinenti e le istruzioni necessarie che descrivano le condizioni particolari o le restrizioni connesse all'uso del veicolo, del sistema, del componente o dell'entità tecnica.
3. Le informazioni di cui al paragrafo 2 sono fornite nella lingua ufficiale o nelle lingue ufficiali dello Stato membro in cui il veicolo, il sistema, il componente o l'entità tecnica è destinato ad essere immesso sul mercato, immatricolato o ad entrare in circolazione. Esse sono fornite nel manuale del proprietario previa accettazione da parte dell'autorità di omologazione.

*Articolo 64*  
*Informazioni destinate ai costruttori*

1. Il costruttore del veicolo mette a disposizione dei costruttori di sistemi, componenti o entità tecniche tutte le informazioni necessarie all'omologazione UE di sistemi, componenti o entità tecniche o all'ottenimento dell'autorizzazione di cui all'articolo 55, paragrafo 1.

Il costruttore del veicolo può imporre ai costruttori di sistemi, componenti o entità tecniche un accordo vincolante per proteggere la riservatezza delle informazioni che non sono di dominio pubblico, comprese quelle riguardanti i diritti di proprietà intellettuale.

2. Il costruttore di sistemi, componenti o entità tecniche fornisce al costruttore del veicolo tutte le informazioni dettagliate sulle restrizioni che si applicano alle sue omologazioni e che sono riportate all'articolo 27, paragrafo 3, o imposte da un atto normativo elencato nell'allegato IV.

**CAPO XIV**  
**ACCESSO ALLE INFORMAZIONI SULLA RIPARAZIONE E LA**  
**MANUTENZIONE**

*Articolo 65*

*Obblighi del costruttore di fornire le informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo*

1. I costruttori consentono agli operatori indipendenti un accesso senza restrizioni e standardizzato alle informazioni OBD del veicolo, agli strumenti di diagnosi e alle altre attrezzature, compreso il software pertinente, nonché alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo.

I costruttori forniscono un sistema standardizzato, sicuro e a distanza per consentire ai riparatori indipendenti di realizzare operazioni che comportano l'accesso al sistema di sicurezza del veicolo.

2. Finché la Commissione non avrà adottato la norma pertinente tramite l'attività del Comitato europeo di normazione (CEN) o organismi di normazione analoghi, le informazioni OBD e le informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo saranno presentate in modo facilmente accessibile, così da poter essere utilizzate dagli operatori indipendenti compiendo uno sforzo ragionevole.

Le informazioni OBD e le informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo sono messe a disposizione sui siti web dei costruttori in un formato standardizzato o, nel caso ciò non sia possibile a causa della loro natura, in un altro formato adeguato. In particolare, l'accesso a tali informazioni non è discriminatorio rispetto alle informazioni fornite o all'accesso garantito ai concessionari e ai riparatori autorizzati.

3. La Commissione stabilisce e aggiorna le specifiche tecniche appropriate concernenti le modalità di fornitura delle informazioni OBD e delle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo. La Commissione tiene conto delle tecnologie dell'informazione correnti, degli sviluppi prevedibili della tecnologia dei

veicoli, delle norme ISO esistenti e della possibilità di una norma ISO a livello mondiale.

4. Prescrizioni dettagliate riguardo all'accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, in particolare specifiche tecniche relative alle modalità di fornitura di tali informazioni, sono stabilite nell'allegato XVIII.
5. I costruttori mettono materiale didattico a disposizione degli operatori indipendenti e dei concessionari e dei riparatori autorizzati.
6. Il costruttore si assicura che le informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo siano sempre accessibili, tranne in caso di manutenzione del sistema di informazione.

Il costruttore mette a disposizione i supplementi d'informazione e le modifiche successive delle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo sui propri siti web nel momento stesso in cui li rende accessibili ai riparatori autorizzati.

7. Al fine di fabbricare e riparare ricambi, strumenti diagnostici e attrezzature di prova compatibili con l'OBD, i costruttori forniscono, senza discriminazioni, le informazioni OBD e le informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo pertinenti a tutti i costruttori o i riparatori di componenti, strumenti diagnostici o attrezzature di prova interessati.
8. Ai fini della progettazione, della fabbricazione e della riparazione di equipaggiamenti per automobili destinati a veicoli a carburanti alternativi, i costruttori forniscono, senza discriminazioni, le informazioni OBD e le informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo pertinenti a tutti i costruttori, gli installatori o i riparatori interessati di equipaggiamenti destinati ai veicoli a carburanti alternativi.
9. I riparatori indipendenti hanno accesso gratuitamente alle informazioni sulle riparazioni e le manutenzioni effettuate su un veicolo memorizzate in una banca dati centrale del costruttore del veicolo o in una banca dati a suo nome.

Tali riparatori indipendenti sono in grado di accedere alle informazioni pertinenti contenute nella banca dati riguardanti le riparazioni e le manutenzioni che hanno eseguito.

10. Per tenere conto degli sviluppi normativi e tecnici o per prevenire gli abusi, alla Commissione è conferito il potere di adottare, conformemente all'articolo 88, atti delegati che modificano e integrano l'allegato XVIII al fine di aggiornare le prescrizioni riguardanti l'accesso alle informazioni OBD e alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo e di adottare e integrare le norme di cui ai paragrafi 2 e 3.

#### *Articolo 66*

##### *Obblighi nei confronti di più titolari di un'omologazione*

1. Il costruttore responsabile della pertinente omologazione di un sistema, di un componente o di un'entità tecnica o di una determinata fase di un veicolo è responsabile, nel caso di un'omologazione mista, di un'omologazione a tappe o di un'omologazione in più fasi, di comunicare sia al costruttore finale che agli operatori indipendenti le informazioni sulla riparazione e la manutenzione di quel particolare sistema, componente o entità tecnica o di quella fase specifica.

2. Spetta al costruttore finale fornire agli operatori indipendenti le informazioni relative al veicolo completo.

#### *Articolo 67*

##### *Spese di accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli*

1. Il costruttore può chiedere la corresponsione di un importo ragionevole e proporzionato per l'accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli, escluse le informazioni di cui all'articolo 65, paragrafo 8. Tale importo non scoraggia l'accesso a tali informazioni e tiene conto della misura in cui l'operatore indipendente le utilizza.
2. Il costruttore mette a disposizione le informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli, compresi i servizi transazionali, come la riprogrammazione o l'assistenza tecnica, su base oraria, giornaliera, mensile e annua, con canoni d'accesso a tali informazioni diversi a seconda dei rispettivi periodi per i quali viene consentito l'accesso.

Oltre a un accesso basato sulla durata, i costruttori possono offrire un accesso a transazione, in cui il canone è fissato per transazione e non in funzione della durata dell'accesso.

Se il costruttore offre entrambi i sistemi di accesso, i riparatori indipendenti scelgono il sistema di accesso basato sulla durata o quello a transazione.

#### *Articolo 68*

##### *Prova di conformità agli obblighi in materia di informazioni sulla riparazione e la manutenzione*

1. Il costruttore che ha presentato domanda di omologazione UE o di omologazione nazionale fornisce all'autorità di omologazione una prova di conformità agli articoli da 64 a 70 entro sei mesi dalla data della rispettiva omologazione.
2. Se tale prova di conformità non è fornita entro il termine di cui al paragrafo 1, l'autorità di omologazione adotta misure adeguate in conformità all'articolo 69.

#### *Articolo 69*

##### *Rispetto degli obblighi relativi all'accesso alle informazioni OBD e alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo*

1. Un'autorità di omologazione può in qualsiasi momento, di propria iniziativa oppure sulla base di un reclamo o di una valutazione effettuata da un servizio tecnico, verificare l'ottemperanza di un costruttore agli articoli da 65 a 70 e alle clausole del Certificato sull'accesso alle informazioni OBD e alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo di cui all'allegato XVIII, appendice 1.
2. Se un'autorità di omologazione rileva che un costruttore non ha ottemperato agli obblighi in materia di accesso alle informazioni OBD e alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione prende gli opportuni provvedimenti per porre rimedio alla situazione.

Tali provvedimenti possono comprendere la revoca o la sospensione dell'omologazione, l'irrogazione di sanzioni o altre misure adottate a norma dell'articolo 89.

3. Se un operatore indipendente o un'associazione di categoria che rappresenta gli operatori indipendenti presenta reclamo all'autorità di omologazione in merito al mancato rispetto da parte del costruttore degli articoli da 65 a 70, l'autorità di omologazione procede a una verifica per accertare l'ottemperanza da parte del costruttore.
4. Nell'eseguire la verifica, l'autorità di omologazione può chiedere ad un servizio tecnico o a qualsivoglia esperto indipendente di effettuare una valutazione per accertare il rispetto degli obblighi riguardanti l'accesso alle informazioni OBD e alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo.

#### *Articolo 70*

##### *Forum sull'accesso alle informazioni relative ai veicoli*

1. Il Forum sull'accesso alle informazioni relative ai veicoli, istituito a norma dell'articolo 13, paragrafo 9, del regolamento (CE) n. 692/2008 esercita le sue attività in conformità alle disposizioni di cui all'allegato XVIII.
2. Il Forum di cui al paragrafo 1 fornisce indicazioni alla Commissione sulle misure volte ad impedire l'uso improprio delle informazioni OBD e delle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo.

### **CAPO XV**

## **VALUTAZIONE, DESIGNAZIONE, NOTIFICA E MONITORAGGIO DEI SERVIZI TECNICI**

#### *Articolo 71*

##### *Autorità di omologazione responsabile dei servizi tecnici*

1. L'autorità di omologazione designata dallo Stato membro in conformità all'articolo 7, paragrafo 3, di seguito denominata l'"autorità di omologazione", è responsabile della valutazione, della designazione, della notifica e del monitoraggio dei servizi tecnici, compresi, se del caso, i subappaltatori o le affiliate di tali servizi tecnici.
2. L'autorità di omologazione è costituita, organizzata e gestita in modo da salvaguardare la sua obiettività e imparzialità e da evitare conflitti d'interesse con i servizi tecnici.
3. L'autorità di omologazione è organizzata in modo che la notifica di un servizio tecnico sia presa da persone diverse da quelle che hanno effettuato la valutazione del servizio tecnico.
4. L'autorità di omologazione non svolge nessuna delle attività svolte dai servizi tecnici e non fornisce servizi di consulenza su base commerciale o concorrenziale.
5. L'autorità di omologazione garantisce la riservatezza delle informazioni ottenute.
6. L'autorità di omologazione dispone di un numero sufficiente di dipendenti competenti per l'esecuzione adeguata dei compiti previsti dal presente regolamento.
7. Gli Stati membri informano la Commissione e gli altri Stati membri delle loro procedure per la valutazione, la designazione e la notifica dei servizi tecnici e per il loro monitoraggio, nonché di qualsiasi modifica apportata a tali procedure.



8. L'autorità di omologazione è oggetto di una valutazione *inter pares* condotta da due autorità di omologazione di altri Stati membri ogni due anni.  
Gli Stati membri elaborano il programma annuale delle valutazioni *inter pares*, garantendo un'adeguata rotazione tra autorità di omologazione valutatrici e valutate, e lo trasmette alla Commissione.  
La valutazione *inter pares* comprende una visita in loco presso un servizio tecnico di cui l'autorità valutata è responsabile. La Commissione può partecipare alla valutazione e decidere in merito alla sua partecipazione sulla base di un'analisi della valutazione dei rischi.
9. Le conclusioni della valutazione *inter pares* sono comunicate a tutti gli Stati membri e alla Commissione e una sintesi è resa accessibile al pubblico. Esse sono discusse dal forum istituito all'articolo 10 sulla base di una valutazione condotta dalla Commissione e sono formulate raccomandazioni.
10. Gli Stati membri forniscono informazioni alla Commissione e agli altri Stati membri in merito al modo in cui hanno dato seguito alle raccomandazioni contenute nella relazione sulla valutazione *inter pares*.

*Articolo 72*  
*Designazione dei servizi tecnici*

1. Le autorità di omologazione designano i servizi tecnici per una o più delle seguenti categorie di attività a seconda della loro sfera di competenza:
  - (a) categoria A: prove previste nel presente regolamento e negli atti elencati nell'allegato IV che tali servizi tecnici eseguono presso le proprie strutture;
  - (b) categoria B: supervisione delle prove previste nel presente regolamento e negli atti elencati nell'allegato IV, quando tali prove sono eseguite presso il costruttore o presso terzi;
  - (c) categoria C: valutazione e monitoraggio su base regolare delle procedure del costruttore per controllare la conformità della produzione;
  - (d) categoria D: supervisione o esecuzione di prove o ispezioni volte a controllare la conformità della produzione.
2. Uno Stato membro può designare un'autorità di omologazione quale servizio tecnico in relazione a una o più categorie di attività di cui al paragrafo 1. Se un'autorità di omologazione è designata come servizio tecnico ed è finanziata da uno Stato membro o è soggetta a controllo gestionale e finanziario da parte di tale Stato membro, si applicano gli articoli da 72 a 85 e le appendici 1 e 2 dell'allegato V.
3. Un servizio tecnico è istituito a norma del diritto nazionale di uno Stato membro e gode di personalità giuridica, tranne nel caso di un servizio tecnico interno accreditato di un costruttore di cui all'articolo 76.
4. Un servizio tecnico sottoscrive un'assicurazione per la responsabilità civile per le sue attività, a meno che ad assumersi detta responsabilità non sia lo Stato membro a norma del diritto nazionale o salvo che lo Stato membro non sia direttamente responsabile della valutazione della conformità.
5. I servizi tecnici di un paese terzo, diversi da quelli designati in conformità all'articolo 76, possono essere notificati ai fini dell'articolo 78 solo se un accordo bilaterale tra l'Unione e il paese terzo in questione prevede la possibilità di designarli.

Ciò non impedisce ad un servizio tecnico istituito a norma del diritto nazionale di uno Stato membro conformemente al paragrafo 3 di stabilire filiali in paesi terzi, a condizione che siano direttamente gestite e controllate dal servizio tecnico designato.

### *Articolo 73*

#### *Indipendenza dei servizi tecnici*

1. Un servizio tecnico, compreso il suo personale, è indipendente e svolge le attività per le quali è stato designato con la massima integrità professionale e la competenza tecnica richiesta nello specifico settore in cui opera ed è libero da qualsivoglia pressione e incentivo, soprattutto di ordine finanziario, che possa influenzare il suo giudizio o i risultati delle sue attività di valutazione, in particolare pressioni e incentivi da parte di persone o gruppi di persone interessati ai risultati di tali attività.
2. Un servizio tecnico è un ente o un organismo terzo che non è coinvolto nel processo di progettazione, fabbricazione, fornitura o manutenzione del veicolo, del sistema, del componente o dell'entità tecnica che valuta, sottopone a prova o ispeziona.  

Si può ritenere che un organismo o un ente appartenente ad un'associazione di categoria o a una federazione professionale che rappresenti imprese coinvolte nella progettazione, nella fabbricazione, nella fornitura o nella manutenzione dei veicoli, dei sistemi, dei componenti o delle entità tecniche che valuta, sottopone a prova o ispeziona, soddisfi le prescrizioni di cui al primo comma, purché la sua indipendenza e l'assenza di qualsiasi conflitto di interessi siano dimostrate all'autorità di omologazione designante dello Stato membro in questione.
3. Un servizio tecnico, i suoi alti dirigenti e il personale addetto allo svolgimento delle attività per le quali sono designati a norma dell'articolo 72, paragrafo 1, non progettano, né costruiscono, né forniscono, né eseguono la manutenzione dei veicoli, dei sistemi, dei componenti o delle entità tecniche sottoposti alla loro valutazione, né rappresentano soggetti impegnati in tali attività. Ciò non preclude l'uso dei veicoli, dei sistemi, dei componenti o delle entità tecniche necessari per il funzionamento del servizio tecnico o l'impiego di tali veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche per uso personale.
4. Un servizio tecnico garantisce che le attività delle sue affiliate o dei suoi subappaltatori non pregiudichino la riservatezza, l'obiettività o l'imparzialità delle categorie di attività per le quali è stato designato.
5. Il personale di un servizio tecnico è tenuto al segreto professionale in relazione a tutte le informazioni di cui viene a conoscenza nell'esercizio delle sue funzioni a norma del presente regolamento, tranne nei confronti dell'autorità di omologazione o qualora lo richieda il diritto dell'Unione o nazionale.

### *Articolo 74*

#### *Competenza dei servizi tecnici*

1. Un servizio tecnico è in grado di svolgere tutte le attività per le quali chiede di essere designato in conformità all'articolo 72, paragrafo 1. Esso dimostra all'autorità di omologazione di possedere tutte le caratteristiche seguenti:
  - a) il suo personale possiede le competenze appropriate, le conoscenze tecniche specifiche, la formazione professionale e un'esperienza sufficiente e adeguata per svolgere le attività per le quali aspira a essere designato;

- b) possiede le descrizioni delle procedure pertinenti per lo svolgimento delle attività per le quali aspira ad essere designato, che tengano debitamente conto del grado di complessità della tecnologia del veicolo, del sistema, del componente o dell'entità tecnica in questione e della natura seriale o di massa del processo produttivo. Il servizio tecnico dimostra la trasparenza e la riproducibilità di tali procedure;
  - c) dispone dei mezzi necessari per svolgere le mansioni connesse alle categorie di attività per le quali aspira ad essere designato e ha accesso a tutti gli strumenti o gli impianti occorrenti.
2. Un servizio tecnico dimostra inoltre di possedere le competenze appropriate, le conoscenze tecniche specifiche e un'esperienza comprovata per effettuare prove e ispezioni volte a valutare la conformità dei veicoli, dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche al presente regolamento e agli atti normativi elencati nell'allegato IV e la sua conformità alle norme elencate nell'allegato V, appendice 1.

#### *Articolo 75*

##### *Affiliate e subappaltatori dei servizi tecnici*

1. I servizi tecnici possono subappaltare, con il consenso dell'autorità di omologazione designante, alcune delle categorie di attività per le quali sono stati designati a norma dell'articolo 72, paragrafo 1, o far svolgere queste attività da un'affiliata.
2. Qualora subappalti compiti specifici rientranti nelle categorie di attività per le quali è stato designato oppure li faccia svolgere da un'affiliata, un servizio tecnico garantisce che il subappaltatore o l'affiliata soddisfi le prescrizioni di cui agli articoli 73 e 74 e ne informa l'autorità di omologazione.
3. I servizi tecnici si assumono la completa responsabilità dei compiti eseguiti dai loro subappaltatori o dalle loro affiliate, ovunque questi siano stabiliti.
4. I servizi tecnici tengono a disposizione dell'autorità di omologazione i documenti pertinenti riguardanti la verifica delle qualifiche del subappaltatore o dell'affiliata e i compiti da essi svolti.

#### *Articolo 76*

##### *Servizi tecnici interni del costruttore*

1. Un servizio tecnico interno di un costruttore può essere designato per le attività della categoria A di cui all'articolo 72, paragrafo 1, lettera a), esclusivamente per quanto riguarda gli atti normativi elencati nell'allegato XV. Un servizio tecnico interno costituisce una parte separata e distinta dell'impresa del costruttore e non partecipa alla progettazione, alla costruzione, alla fornitura o alla manutenzione dei veicoli, dei sistemi, dei componenti o delle entità tecniche sottoposti alla sua valutazione.
2. Un servizio tecnico interno soddisfa le seguenti prescrizioni:
  - a) è stato accreditato da un organismo di accreditamento nazionale quale definito all'articolo 2, punto 11, del regolamento (CE) n. 765/2008 e in conformità all'allegato V, appendici 1 e 2, del presente regolamento;
  - b) è identificabile, al pari del relativo personale, per quanto concerne l'organizzazione e dispone, all'interno dell'impresa del costruttore di cui fa parte, di metodi di comunicazione tali da garantirne e dimostrarne l'imparzialità all'organismo di accreditamento nazionale pertinente;

- c) né il servizio tecnico interno né il suo personale sono impegnati in attività che possano essere in conflitto con la loro indipendenza o la loro integrità a svolgere le attività per le quali sono stati designati;
  - d) fornisce i suoi servizi esclusivamente all'impresa del costruttore di cui fa parte.
3. Non è necessario notificare un servizio tecnico interno alla Commissione ai fini dell'articolo 78, ma il costruttore della cui impresa fa parte o l'organismo di accreditamento nazionale trasmettono informazioni sul relativo accreditamento all'autorità di omologazione, su richiesta di quest'ultima.
  4. Per tenere conto degli sviluppi normativi e tecnici alla Commissione è conferito il potere di adottare, conformemente all'articolo 88, atti delegati che modificano l'allegato XV al fine di aggiornare l'elenco degli atti normativi e delle restrizioni ivi contenuto.

### *Articolo 77*

#### *Valutazione e designazione dei servizi tecnici*

1. Prima di designare un servizio tecnico, l'autorità di omologazione lo valuta secondo una check-list di valutazione che include almeno le prescrizioni elencate nell'allegato V, appendice 2. La valutazione comprende una valutazione in loco dei locali del servizio tecnico che chiede la designazione, e, se del caso, delle affiliate o dei subappaltatori, situati all'interno o all'esterno dell'Unione.  

Rappresentanti delle autorità di omologazione di almeno due altri Stati membri, in coordinamento con l'autorità di omologazione dello Stato membro in cui è stabilito il servizio tecnico richiedente e insieme ad un rappresentante della Commissione formano un gruppo di valutazione congiunta e partecipano alla valutazione del servizio tecnico richiedente, compresa la valutazione in loco. L'autorità di omologazione designante dello Stato membro in cui è stabilito il servizio tecnico richiedente dà a tali rappresentanti accesso tempestivo ai documenti necessari per valutare il servizio tecnico richiedente.
2. Durante la procedura di valutazione, il gruppo di valutazione congiunta raccoglie i casi di non conformità del servizio tecnico richiedente alle prescrizioni di cui agli articoli da 72 a 76, agli articoli 84 e 85 e all'allegato V, appendice 2. Tali casi sono discussi tra l'autorità di omologazione designante e il gruppo di valutazione congiunta al fine di pervenire ad un accordo sulla valutazione della domanda.
3. Il gruppo di valutazione congiunta redige entro 45 giorni dalla valutazione in loco una relazione, che dimostri in che misura il richiedente soddisfa le prescrizioni di cui agli articoli da 72 a 76, agli articoli 84 e 85, e all'allegato V, appendice 2, del presente regolamento.
4. Tale relazione reca una sintesi delle non conformità individuate. I pareri divergenti dei membri del gruppo di valutazione congiunta sono riportati nella relazione unitamente a una raccomandazione sull'opportunità di designare il richiedente quale servizio tecnico.
5. Gli Stati membri notificano alla Commissione i nomi dei rappresentanti dell'autorità di omologazione a cui rivolgersi per ogni valutazione congiunta.
6. La competenza di un servizio tecnico è valutata in conformità alle disposizioni dell'allegato V, appendice 2.

7. L'autorità di omologazione notifica la relazione di valutazione alla Commissione e alle autorità designanti degli altri Stati membri insieme alle prove che documentano la competenza del servizio tecnico e le disposizioni adottate per monitorare regolarmente il servizio tecnico e garantire che continuerà a soddisfare le prescrizioni del presente regolamento.  
  
L'autorità di omologazione notificante presenta inoltre elementi probanti circa la disponibilità di personale competente per il controllo del servizio tecnico, a norma dell'articolo 71, paragrafo 6.
8. Le autorità di omologazione degli altri Stati membri e la Commissione possono esaminare la relazione di valutazione e le prove documentali, fare domande o esprimere preoccupazioni e chiedere ulteriori prove documentali entro un mese dalla notifica della relazione di valutazione e delle prove documentali.
9. L'autorità di omologazione dello Stato membro in cui è stabilito il servizio tecnico richiedente risponde alle domande, alle preoccupazioni e alle richieste di ulteriori prove documentali entro quattro settimane dalla ricezione.
10. Le autorità di omologazione degli altri Stati membri o la Commissione possono, individualmente o congiuntamente, rivolgere raccomandazioni all'autorità di omologazione dello Stato membro in cui è stabilito il servizio tecnico richiedente entro quattro settimane dalla ricezione della risposta di cui al paragrafo 9. Tale autorità di omologazione tiene conto delle raccomandazioni al momento di decidere in merito alla designazione del servizio tecnico. Laddove tale autorità di omologazione decida di non seguire le raccomandazioni rivolte dagli altri Stati membri o dalla Commissione, ne fornisce le motivazioni entro due settimane dall'adozione della decisione.
11. La validità della designazione dei servizi tecnici è limitata ad un massimo di cinque anni.
12. L'autorità di omologazione che intenda essere designata quale servizio tecnico a norma dell'articolo 72, paragrafo 2, documenta la conformità alle prescrizioni del presente regolamento con una valutazione effettuata da auditor indipendenti. Tali auditor non appartengono alla stessa autorità di omologazione e soddisfano le prescrizioni di cui all'allegato V, appendice 2.

#### *Articolo 78*

##### *Notifica alla Commissione riguardante i servizi tecnici*

1. Gli Stati membri notificano alla Commissione il nome, l'indirizzo, compreso l'indirizzo di posta elettronica, le persone responsabili e la categoria di attività di ciascun servizio tecnico designato. La notifica specifica chiaramente la portata della designazione, le attività e le procedure di valutazione della conformità e il tipo di prodotti e gli ambiti elencati nell'allegato IV per i quali i servizi tecnici sono stati designati e le successive modifiche di queste informazioni.  
  
Tale notifica avviene prima dello svolgimento da parte dei servizi tecnici designati di qualsivoglia attività di cui all'articolo 72, paragrafo 1.
2. Entro 28 giorni dalla notifica, uno Stato membro o la Commissione può sollevare obiezioni per iscritto, esponendo le proprie argomentazioni relative al servizio tecnico o al suo controllo da parte dell'autorità di omologazione. Se uno Stato membro o la Commissione solleva obiezioni, l'effetto della notifica è sospeso. In

questo caso, la Commissione consulta le parti interessate e decide mediante un atto di esecuzione in merito alla revoca o meno della sospensione della notifica. Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 87, paragrafo 2.

Se non viene sollevata alcuna obiezione o nel caso in cui la Commissione sia del parere che la notifica possa essere accettata integralmente o parzialmente, la Commissione pubblica la notifica in conformità al paragrafo 5.

3. Lo stesso servizio tecnico può essere designato da più autorità di omologazione e notificato alla Commissione dagli Stati membri di tali autorità di omologazione, indipendentemente dalla categoria o dalle categorie di attività che svolgerà a norma dell'articolo 72, paragrafo 1.
4. Qualora a norma di un atto normativo elencato nell'allegato IV un'autorità di omologazione debba designare un organismo o un ente competente specifico per svolgere un'attività non inclusa nelle categorie di attività di cui all'articolo 72, paragrafo 1, lo Stato membro invia la notifica di cui al paragrafo 1.
5. La Commissione pubblica sul proprio sito web un elenco aggiornato e gli estremi dei servizi tecnici e degli organismi e degli enti competenti specifici che le sono stati notificati a norma del presente articolo.

#### *Articolo 79*

##### *Modifiche e rinnovo delle designazioni dei servizi tecnici*

1. Qualora accerti o sia informata che un servizio tecnico non ottempera più alle prescrizioni del presente regolamento, l'autorità di omologazione limita, sospende o ritira la designazione, a seconda dei casi, in funzione della gravità del mancato rispetto di tali prescrizioni.

L'autorità di omologazione informa immediatamente la Commissione e gli altri Stati membri di qualsiasi sospensione, limitazione o ritiro di una notifica.

La Commissione aggiorna di conseguenza le informazioni pubblicate di cui all'articolo 78, paragrafo 4.

2. In caso di limitazione, sospensione o ritiro della designazione, ovvero di cessazione dell'attività del servizio tecnico, l'autorità di omologazione designante trasferisce le pratiche di tale servizio tecnico ad un altro servizio tecnico affinché siano evase o siano tenute a disposizione delle autorità di omologazione o delle autorità di vigilanza del mercato.
3. L'autorità di omologazione informa le altre autorità di omologazione e la Commissione quando la non conformità del servizio tecnico ha un impatto sulle schede di omologazione rilasciate sulla base delle relazioni di ispezione e dei verbali di prova rilasciati dal servizio tecnico oggetto della modifica della notifica.

Entro due mesi dalla comunicazione delle modifiche della notifica, l'autorità di omologazione presenta una relazione sulla non conformità e alla Commissione e alle altre autorità di omologazione. Ove necessario per garantire la sicurezza dei veicoli, dei sistemi, dei componenti o delle entità tecniche già immessi sul mercato, l'autorità di omologazione designante richiede alle autorità di omologazione interessate di sospendere o ritirare, entro un termine ragionevole, i certificati rilasciati indebitamente.

4. Gli altri certificati rilasciati sulla base di verbali di ispezione e di prova redatti dal servizio tecnico la cui notifica è stata sospesa, limitata o ritirata restano validi nei seguenti casi:
  - a) in caso di sospensione di una notifica, purché, entro tre mesi dalla sospensione, l'autorità di omologazione che ha rilasciato la scheda di omologazione confermi per iscritto alle autorità di omologazione degli altri Stati membri e alla Commissione che assume le funzioni del servizio tecnico durante il periodo di sospensione;
  - b) in caso di limitazione o ritiro di una notifica, per un periodo di tre mesi dalla limitazione o dal ritiro. L'autorità di omologazione che ha rilasciato i certificati può prorogare la validità dei medesimi di ulteriori periodi di tre mesi, per un periodo massimo complessivo di dodici mesi, purché nel corso di tale periodo assuma le funzioni del servizio tecnico la cui notifica è stata limitata o ritirata.

L'autorità di omologazione che assume le funzioni del servizio tecnico ne informa immediatamente le altre autorità di omologazione, gli altri servizi tecnici e la Commissione.

5. È possibile concedere un'estensione della portata della designazione del servizio tecnico, in conformità alla procedura di cui all'articolo 77 e previa notifica di cui all'articolo 78.
6. Una designazione come servizio tecnico può essere rinnovata solo dopo che l'autorità di omologazione ha verificato che il servizio tecnico continui a soddisfare le prescrizioni del presente regolamento. Tale valutazione è condotta secondo la procedura di cui all'articolo 77.

#### *Articolo 80*

##### *Controllo dei servizi tecnici*

1. L'autorità di omologazione controlla continuamente i servizi tecnici per garantire la conformità alle prescrizioni di cui agli articoli da 72 a 76, agli articoli 84 e 85 e all'allegato V, appendice 2.

I servizi tecnici forniscono, su richiesta, tutte le informazioni e i documenti pertinenti necessari per consentire all'autorità di omologazione di verificare il soddisfacimento di tali prescrizioni.

I servizi tecnici informano senza indugio l'autorità di omologazione in merito a qualsiasi cambiamento, in particolare concernente il loro personale, le infrastrutture, le affiliate o i subappaltatori, che possa influire sulla conformità alle prescrizioni di cui agli articoli da 72 a 76, agli articoli 84 e 85 e all'allegato V, appendice 2, o sulla loro capacità di svolgere le mansioni di valutazione della conformità relative ai veicoli, ai sistemi, ai componenti e alle entità tecniche per cui sono stati designati.

2. I servizi tecnici rispondono senza indugio alle richieste di un'autorità di omologazione o della Commissione in relazione alle valutazioni della conformità che hanno effettuato.
3. L'autorità di omologazione dello Stato membro in cui è stabilito il servizio tecnico garantisce che il servizio tecnico adempia il proprio obbligo di cui al paragrafo 2, a meno che non sussista un motivo legittimo per non farlo.

Quando l'autorità di omologazione dello Stato membro in cui è stabilito il servizio tecnico invoca un motivo legittimo, ne informa la Commissione.

La Commissione consulta senza indugio gli Stati membri. Sulla base di tale consultazione, la Commissione, mediante atto di esecuzione, decide se il motivo legittimo sia da considerare giustificato oppure no. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 87, paragrafo 2.

Il servizio tecnico o l'autorità di omologazione può chiedere che le informazioni trasmesse alle autorità di un altro Stato membro o alla Commissione siano considerate riservate.

3. Almeno ogni 30 mesi l'autorità di omologazione valuta se ciascun servizio tecnico sotto la sua responsabilità continua a soddisfare le prescrizioni di cui agli articoli da 72 a 76, agli articoli 84 e 85 e all'allegato V, appendice 2. Tale valutazione comprende una visita in loco presso ciascun servizio tecnico sotto la sua responsabilità.

Entro due mesi dal completamento della valutazione del servizio tecnico, gli Stati membri riferiscono alla Commissione e agli altri Stati membri in merito a tali attività di controllo. Le relazioni contengono una sintesi della valutazione, che è resa accessibile al pubblico.

4. Cinque anni dopo la notifica di un servizio tecnico, e successivamente ogni cinque anni, la valutazione per determinare se il servizio tecnico soddisfa ancora le prescrizioni di cui agli articoli da 72 a 76, agli articoli 84 e 85 e all'allegato V, appendice 2, è effettuata dall'autorità di omologazione dello Stato membro in cui è stabilito il servizio tecnico e da un gruppo di valutazione congiunta designato secondo la procedura descritta all'articolo 77, paragrafi da 1 a 4.

#### *Articolo 81*

##### *Contestazione della competenza dei servizi tecnici*

1. La Commissione indaga su tutti i casi in cui vengano portate alla sua attenzione perplessità in merito alla competenza di un servizio tecnico o alla conformità costante di un servizio tecnico alle prescrizioni e alle responsabilità di cui è investito a norma del presente regolamento. Essa può inoltre avviare tali indagini di propria iniziativa.

La Commissione indaga sulle responsabilità del servizio tecnico nel caso in cui sia dimostrato o vi siano giustificati motivi per ritenere che sia stata rilasciata un'omologazione sulla base di dati falsi o che i risultati delle prove siano stati falsificati o che siano stati tenuti nascosti dati o specifiche tecniche che avrebbero comportato il rifiuto di rilasciare l'omologazione.

2. Nell'ambito dell'indagine di cui al paragrafo 1, la Commissione consulta l'autorità di omologazione dello Stato membro in cui è stabilito il servizio tecnico. L'autorità di omologazione di tale Stato membro fornisce alla Commissione, su richiesta, tutte le informazioni pertinenti relative alla performance e alla conformità ai requisiti concernenti l'indipendenza e la competenza del servizio tecnico in questione.
3. La Commissione garantisce la riservatezza di tutte le informazioni sensibili raccolte nel corso delle sue indagini.
4. Qualora accerti che un servizio tecnico non soddisfa o non soddisfa più le prescrizioni per la sua designazione o è responsabile di qualsivoglia delle azioni



illecite di cui al paragrafo 1, la Commissione informa lo Stato membro della relativa autorità di omologazione.

La Commissione chiede a tale Stato membro di adottare misure restrittive, compresi la sospensione, la limitazione o il ritiro della designazione, se necessario.

Se lo Stato membro non adotta le necessarie misure restrittive, la Commissione può, mediante atti di esecuzione, sospendere, limitare o ritirare la designazione del servizio tecnico in questione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 87, paragrafo 2. La Commissione notifica la sua decisione allo Stato membro interessato e aggiorna le informazioni pubblicate di cui all'articolo 78, paragrafo 4.

#### *Articolo 82*

##### *Scambio di informazioni sulla valutazione, la designazione e il controllo dei servizi tecnici*

1. Le autorità di omologazione si consultano reciprocamente e con la Commissione su questioni di pertinenza generale per l'applicazione delle prescrizioni stabilite nel presente regolamento in relazione alla valutazione, alla designazione e al controllo dei servizi tecnici.
2. Le autorità di omologazione comunicano alle loro controparti e alla Commissione entro due anni dall'entrata in vigore del presente regolamento il modello di check-list di valutazione utilizzato, in conformità all'articolo 77, paragrafo 1 e, successivamente, le modifiche ivi apportate, fino all'adozione di una check-list di valutazione armonizzata da parte della Commissione. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti di esecuzione per elaborare il modello di check-list di valutazione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 87, paragrafo 2.
3. Quando le relazioni di valutazione di cui all'articolo 77, paragrafo 3, evidenziano scostamenti rispetto alla prassi generale delle autorità di omologazione, gli Stati membri o la Commissione possono chiedere uno scambio di informazioni.
4. Lo scambio di informazioni è coordinato dal forum di cui all'articolo 10.

#### *Articolo 83*

##### *Cooperazione con gli organismi di accreditamento nazionali*

1. Qualora la designazione di un servizio tecnico si basi sull'accreditamento, ai sensi del regolamento (CE) n. 765/2008, gli Stati membri assicurano che l'organismo di accreditamento nazionale che ha accreditato un determinato servizio tecnico sia tenuto aggiornato dall'autorità di omologazione in merito alle relazioni sugli incidenti e ad altre informazioni che si riferiscono a questioni sotto il controllo del servizio tecnico, quando tali informazioni sono pertinenti per la valutazione delle prestazioni del servizio tecnico.
2. Gli Stati membri assicurano che l'organismo di accreditamento nazionale responsabile dell'accreditamento di un particolare servizio tecnico sia tenuto informato dall'autorità di omologazione dello Stato membro in cui è stabilito il servizio tecnico in merito alle risultanze pertinenti per l'accreditamento. L'organismo di accreditamento nazionale informa l'autorità di omologazione dello Stato membro in cui il servizio tecnico è istituito in merito alle sue conclusioni.

*Articolo 84*  
*Obblighi operativi dei servizi tecnici*

1. I servizi tecnici svolgono le attività per le quali sono stati designati in conformità all'articolo 72, paragrafo 1.
2. I servizi tecnici soddisfano in ogni momento tutte le seguenti prescrizioni:
  - a) consentono alla propria autorità di omologazione di presenziare alle loro attività all'atto della valutazione della conformità;
  - b) forniscono alla propria autorità di omologazione, su richiesta, informazioni sulle categorie di attività per le quali sono stati designati.
3. Se un servizio tecnico rileva che un costruttore non soddisfa le prescrizioni del presente regolamento, lo comunica all'autorità di omologazione affinché quest'ultima chieda al costruttore di adottare le misure correttive opportune. L'autorità di omologazione rifiuta di rilasciare una scheda di omologazione se tali misure correttive opportune non sono state adottate.

*Articolo 85*  
*Obblighi di informazione dei servizi tecnici*

1. I servizi tecnici informano la propria autorità di omologazione in merito:
  - a) ad ogni non conformità riscontrata che possa comportare il rifiuto, la limitazione, la sospensione o il ritiro di una scheda di omologazione;
  - b) ad ogni circostanza che influisca sulla portata e sulle condizioni della loro designazione;
  - c) ad eventuali richieste di informazioni ricevute dalle autorità di vigilanza del mercato in relazione alle proprie attività.
2. Su richiesta della propria autorità di omologazione, i servizi tecnici forniscono informazioni sulle attività rientranti nell'ambito della loro designazione e su qualsiasi altra attività svolta, incluse quelle transfrontaliere e di subappalto.

*Articolo 86*  
*Tariffe nazionali per i costi relativi alle attività svolte dalle autorità di omologazione*

1. Gli Stati membri riscuotono diritti sui servizi tecnici che presentano domanda di designazione, stabiliti nel loro territorio, per coprire, in tutto o in parte, i costi relativi alle attività svolte dalle autorità nazionali responsabili dei servizi tecnici in conformità al presente regolamento.
2. La Commissione può adottare atti di esecuzione al fine di definire la struttura e l'entità dei diritti di cui al paragrafo 1, tenendo conto degli obiettivi di sicurezza e di protezione della salute umana e dell'ambiente, di sostegno all'innovazione e di efficacia in termini di costi. Nel fissare il livello adeguato delle tariffe, un'attenzione particolare è rivolta ai servizi tecnici che hanno presentato un certificato valido rilasciato dall'organismo di accreditamento nazionale di cui all'articolo 83 e ai servizi tecnici che sono piccole e medie imprese quali definite nella raccomandazione

2003/361/CE della Commissione<sup>29</sup>. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 87, paragrafo 2.

## **CAPO XVI**

### **COMPETENZE DI ESECUZIONE E POTERI DELEGATI**

#### *Articolo 87* *Procedura di comitato*

1. La Commissione è assistita dal "Comitato tecnico - Veicoli a motore", che 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.

#### *Articolo 88* *Esercizio della delega*

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare gli atti delegati di cui all'articolo 4, paragrafo 2, all'articolo 5, paragrafo 2, all'articolo 10, paragrafo 3, all'articolo 22, paragrafo 3, all'articolo 24, paragrafo 3, all'articolo 25, paragrafo 5, all'articolo 26, paragrafo 2, all'articolo 28, paragrafo 5, all'articolo 29, paragrafo 6, all'articolo 34, paragrafo 2, all'articolo 55, paragrafi 2 e 3, all'articolo 56, paragrafo 2, all'articolo 60, paragrafo 3, all'articolo 65, paragrafo 10, all'articolo 76, paragrafo 4, e all'articolo 90, paragrafo 2, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.
3. La delega di potere di cui all'articolo 4, paragrafo 2, all'articolo 5, paragrafo 2, all'articolo 10, paragrafo 3, all'articolo 22, paragrafo 3, all'articolo 24, paragrafo 3, all'articolo 25, paragrafo 5, all'articolo 26, paragrafo 2, all'articolo 28, paragrafo 5, all'articolo 29, paragrafo 6, all'articolo 34, paragrafo 2, all'articolo 55, paragrafi 2 e 3, all'articolo 56, paragrafo 2, all'articolo 60, paragrafo 3, all'articolo 65, paragrafo 10, all'articolo 76, paragrafo 4, e all'articolo 90, paragrafo 2, può essere revocata in ogni 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 stessa 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. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
5. Un atto delegato adottato a norma all'articolo 4, paragrafo 2, all'articolo 5, paragrafo 2, all'articolo 10, paragrafo 3, all'articolo 22, paragrafo 3, all'articolo 24, paragrafo 3, all'articolo 25, paragrafo 5, all'articolo 26, paragrafo 2, all'articolo 28, paragrafo 5, all'articolo 29, paragrafo 6, all'articolo 34, paragrafo 2, all'articolo 55, paragrafi 2 e 3, all'articolo 56, paragrafo 2, all'articolo 60, paragrafo 3, all'articolo 65, paragrafo 10, all'articolo 76, paragrafo 4, e all'articolo 90, paragrafo 2, entra in vigore

---

<sup>29</sup> Raccomandazione della Commissione, del 6 maggio 2003, relativa alla definizione delle microimprese, piccole e medie imprese (GU L 124 del 20.5.2003, pag. 36).

solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro un termine di due mesi a partire 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.

## **CAPO XVII**

### **DISPOSIZIONI FINALI**

#### *Articolo 89* *Sanzioni*

1. Gli Stati membri stabiliscono le norme relative alle sanzioni applicabili in caso di mancato adempimento da parte degli operatori economici e dei servizi tecnici degli obblighi previsti agli articoli del presente regolamento, in particolare agli articoli da 11 a 19, da 72 a 76, 84 e 85 e adottano tutte le misure necessarie ad assicurare che tali sanzioni siano applicate. Le sanzioni previste sono efficaci, proporzionate e dissuasive.
2. I tipi di inadempimenti da parte degli operatori economici e dei servizi tecnici soggetti a sanzioni sono almeno i seguenti:
  - a) il rilascio di dichiarazioni false durante le procedure di omologazione o le procedure di richiamo;
  - b) la falsificazione dei risultati delle prove di omologazione;
  - c) la mancata comunicazione di dati o specifiche tecniche che potrebbero condurre al richiamo di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche o al rifiuto o alla revoca della scheda di omologazione;
3. Oltre alle tipologie di inadempimenti di cui al paragrafo 2, i tipi di inadempimenti da parte degli operatori economici anch'essi soggetti a sanzioni sono almeno i seguenti:
  - a) il rifiuto di dare accesso alle informazioni;
  - b) la messa a disposizione sul mercato di veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche soggetti ad omologazione senza tale omologazione oppure la falsificazione di documenti o marcature a tale scopo.
4. Gli Stati membri notificano le disposizioni di attuazione dei paragrafi da 1 a 3 alla Commissione entro il gg/mm/aaaa [*PO: please insert the date 12 months after entry into force of this Regulation.*] e notificano senza indugio alla Commissione ogni modifica successiva che interessi dette disposizioni.
5. Gli Stati membri riferiscono ogni anno alla Commissione in merito alle sanzioni applicate.

#### *Articolo 90* *Sanzioni amministrative*

1. Qualora dalla verifica della conformità da parte della Commissione di cui all'articolo 9, paragrafi 1 e 4 o all'articolo 54, paragrafo 1, emerga che il veicolo, il sistema, il componente o l'entità tecnica non è conforme alle prescrizioni stabilite nel

presente regolamento, la Commissione può imporre sanzioni amministrative all'operatore economico interessato per violazione del presente regolamento. Le sanzioni amministrative previste sono efficaci, proporzionate e dissuasive. In particolare le sanzioni sono proporzionate al numero di veicoli non conformi immatricolati nel mercato dell'Unione o al numero di sistemi, componenti o entità tecniche non conformi messi a disposizione sul mercato dell'Unione.

Le sanzioni amministrative irrogate dalla Commissione non si aggiungono alle sanzioni imposte dagli Stati membri a norma dell'articolo 89 per lo stesso inadempimento e non superano i 30 000 EUR per veicolo, sistema, componente o entità tecnica non conforme.

2. La Commissione può adottare atti delegati conformemente all'articolo 88 per definire i metodi per il calcolo e la riscossione delle sanzioni amministrative di cui al paragrafo 1.
3. Gli importi delle sanzioni amministrative sono considerati quali entrate del bilancio generale dell'Unione europea.

#### *Articolo 91*

#### *Modifiche del regolamento (CE) n. 715/2007*

1. Il regolamento (CE) n. 715/2007 è così modificato:
  - 1) il titolo del regolamento è sostituito dal seguente:

"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 e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6)";
  - 2) all'articolo 1, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Il presente regolamento fissa inoltre norme sulla conformità in servizio, la durata dei dispositivi di controllo dell'inquinamento, i sistemi diagnostici di bordo (OBD) e la misurazione del consumo di carburante.";
  - 3) all'articolo 3, i punti 14 e 15 sono soppressi;
  - 4) gli articoli da 6 a 9 sono soppressi;
  - 5) all'articolo 13, paragrafo 2, la lettera e) è soppressa.
  - 6) È inserito il seguente articolo 11bis:

#### *"Articolo 11bis*

1. Sulla base di campioni idonei e rappresentativi, le autorità di omologazione verificano che:
  - a) i veicoli entrati in circolazione siano conformi ai valori delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del consumo di carburante indicati nelle schede di omologazione e nei certificati di conformità;
  - b) i valori delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del consumo di carburante determinati mediante la procedura di prova applicabile sono rappresentativi delle emissioni misurate in condizioni di guida reali.
2. La Commissione può adottare atti di esecuzione per stabilire le procedure di verifica di cui alle lettere a) e b) e gli eventuali interventi

necessari per tener conto dell'esito di tali verifiche. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo [...]."

2. I riferimenti alle disposizioni soppresse del regolamento (CE) n. 715/2007 si intendono fatti al presente regolamento e vanno letti secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato XVIII, punto 1, del presente regolamento.

#### *Articolo 92*

##### *Modifiche del regolamento (CE) n. 595/2009*

1. Il regolamento (CE) n. 595/2009 è così modificato:
  - 1) all'articolo 1, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Il presente regolamento stabilisce inoltre regole per la conformità in servizio di veicoli e motori, la durabilità dei dispositivi di controllo dell'inquinamento, i sistemi OBD, la misura del consumo di combustibile e di emissioni di CO<sub>2</sub> e l'accessibilità delle informazioni OBD dei veicoli."
  - 2) all'articolo 3, i punti 11 e 13 sono soppressi;
  - 3) l'articolo 6 è soppresso;
  - 4) all'articolo 11, paragrafo 2, la lettera e) è soppressa.
2. I riferimenti alle disposizioni soppresse del regolamento (CE) n. 595/2009 si intendono fatti al presente regolamento e vanno letti secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato XVIII, punto 2, del presente regolamento.

#### *Articolo 93*

##### *Modifiche del regolamento (CE) n. 692/2008*

1. L'allegato XIV del regolamento (CE) n. 692/2008 è soppresso.
2. I riferimenti alle disposizioni soppresse del regolamento (CE) n. 692/2008 si intendono fatti al presente regolamento e vanno letti secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato XVIII, punto 3, del presente regolamento.

#### *Articolo 94*

##### *Modifiche del regolamento (UE) n. 582/2011*

1. Il regolamento (UE) n. 582/2011 è così modificato:
  - 1) gli articoli da 2 bis a 2 nonies sono soppressi;
  - 2) l'allegato XVII è soppresso.
2. I riferimenti alle disposizioni soppresse del regolamento (UE) n. 582/2011 si intendono fatti al presente regolamento e vanno letti secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato XVIII, punto 4, del presente regolamento.

#### *Articolo 95*

##### *Abrogazione della direttiva 2007/46/CE*

La direttiva 2007/46/CE è abrogata a decorrere dal 1° gennaio 201X.

I riferimenti alla direttiva 2007/46/CE si intendono fatti al presente regolamento e vanno letti secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato XVIII, punto 5, del presente regolamento.

*Articolo 96*  
*Disposizioni transitorie*

1. Il presente regolamento non invalida nessuna omologazione globale di un tipo di veicolo né nessuna omologazione UE rilasciate a veicoli o a sistemi, componenti o entità tecniche prima del [PO: please insert the date of application as mentioned in Article 98].
2. Le autorità di omologazione rilasciano estensioni e modifiche delle omologazioni globali di un tipo di veicolo e delle omologazioni UE ai veicoli, ai sistemi, ai componenti o alle entità tecniche di cui al paragrafo 1 conformemente agli articoli 31 e 32 del presente regolamento.
3. La validità delle omologazioni globali di un tipo di veicolo di cui al paragrafo 1 cessa al più tardi il [PO: please insert the date, which should be the date of application as mentioned in Article 89 + 5 years] e le autorità di omologazione possono rinnovare tali omologazioni globali di un tipo di veicolo solo conformemente alle disposizioni dell'articolo 33 del presente regolamento.
4. I servizi tecnici già designati prima dell'entrata in vigore del presente regolamento sono soggetti alla valutazione di cui all'articolo 77.

La designazione dei servizi tecnici già designati prima dell'entrata in vigore del presente regolamento è rinnovata entro due anni dall'entrata in vigore del presente regolamento, laddove tali servizi tecnici soddisfino i requisiti pertinenti di cui al presente regolamento.

La validità delle designazioni dei servizi tecnici effettuate prima dell'entrata in vigore del presente regolamento scade al più tardi due anni dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento.

*Articolo 97*  
*Relazioni*

1. Entro il 31 dicembre 20xx [PO: please insert the year, which should be the year of application as mentioned in Article 89 + 5 years] gli Stati membri informano la Commissione in merito all'applicazione delle procedure di omologazione e di vigilanza del mercato stabilite nel presente regolamento
2. Sulla base delle informazioni fornite a norma del paragrafo 1, entro il 31 dicembre 20aa la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione di valutazione dell'applicazione del presente regolamento, compreso il funzionamento della verifica della conformità a norma dell'articolo 9. [PO: please insert the year, which should be the year 20xx as mentioned in paragraph 1 + 1 year]

*Articolo 98*  
*Entrata in vigore e applicazione*

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

Esso si applica dal 1° gennaio 201X.

Tuttavia dal [...] [PO: please insert the date 12 months after entry into force of this Regulation.] le autorità nazionali non rifiutano il rilascio dell'omologazione UE o dell'omologazione nazionale di un nuovo tipo di veicolo né vietano l'immatricolazione,

l'immissione sul mercato o l'entrata in circolazione di un nuovo veicolo, qualora il veicolo in questione sia conforme al presente regolamento e agli atti delegati e di esecuzione adottati a norma dello stesso, se un costruttore li richiede.

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

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Parlamento europeo*  
*Il presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*



## SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

### **1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA**

- 1.1. Titolo della proposta/iniziativa
- 1.2. Settore/settori interessati nella struttura ABM/ABB
- 1.3. Natura della proposta/iniziativa
- 1.4. Obiettivi
- 1.5. Motivazione della proposta/iniziativa
- 1.6. Durata e incidenza finanziaria
- 1.7. Modalità di gestione previste

### **2. MISURE DI GESTIONE**

- 2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni
- 2.2. Sistema di gestione e di controllo
- 2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

### **3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA**

- 3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate
- 3.2. Incidenza prevista sulle spese
  - 3.2.1. *Sintesi dell'incidenza prevista sulle spese*
  - 3.2.2. *Incidenza prevista sugli stanziamenti operativi*
  - 3.2.3. *Incidenza prevista sugli stanziamenti di natura amministrativa*
  - 3.2.4. *Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale*
  - 3.2.5. *Partecipazione di terzi al finanziamento*
- 3.3. Incidenza prevista sulle entrate

## **SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA**

### **1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA**

- 1.1. Titolo della proposta/iniziativa
- 1.2. Settore/settori interessati nella struttura ABM/ABB
- 1.3. Natura della proposta/iniziativa
- 1.4. Obiettivi
- 1.5. Motivazione della proposta/iniziativa
- 1.6. Durata e incidenza finanziaria
- 1.7. Modalità di gestione previste

### **2. MISURE DI GESTIONE**

- 2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni
- 2.2. Sistema di gestione e di controllo
- 2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

### **3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA**

- 3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate
- 3.2. Incidenza prevista sulle spese
  - 3.2.1. *Sintesi dell'incidenza prevista sulle spese*
  - 3.2.2. *Incidenza prevista sugli stanziamenti operativi*
  - 3.2.3. *Incidenza prevista sugli stanziamenti di natura amministrativa*
  - 3.2.4. *Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale*
  - 3.2.5. *Partecipazione di terzi al finanziamento*
- 3.3. Incidenza prevista sulle entrate

## SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

### 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

#### 1.1. Titolo della proposta/iniziativa

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli

#### 1.2. Settore/settori interessati nella struttura ABM/ABB<sup>30</sup>

Mercato interno, industria, imprenditoria e PMI - mercato interno dei beni e servizi

#### 1.3. Natura della proposta/iniziativa

- La proposta/iniziativa riguarda **una nuova azione**
- La proposta/iniziativa riguarda **una nuova azione a seguito di un progetto pilota/un'azione preparatoria**<sup>31</sup>
- La proposta/iniziativa riguarda **la proroga di un'azione esistente**
- La proposta/iniziativa riguarda **un'azione riorientata verso una nuova azione**

#### 1.4. Obiettivi

##### 1.4.1. Obiettivi strategici pluriennali della Commissione oggetto della proposta/iniziativa

La proposta mira a contribuire all'obiettivo generale di garantire un mercato interno dei beni e servizi aperto che favorisca la crescita e l'occupazione

##### 1.4.2. Obiettivi specifici e attività ABM/ABB interessate

Obiettivo specifico 1 Riesaminare regolarmente in settori specifici le norme esistenti in materia di mercato interno e proporre nuove iniziative, ove opportuno

Obiettivo specifico 2 Garantire la corretta applicazione della normativa dell'UE

Obiettivo specifico 3 Le imprese dell'UE beneficiano di una normativa omogenea e di un accesso ai mercati coerente a livello internazionale

Attività ABM/ABB interessate

Mercato interno delle merci

<sup>30</sup> ABM: activity-based management (gestione per attività); ABB: activity-based budgeting (bilancio per attività).

<sup>31</sup> A norma dell'articolo 54, paragrafo 2, lettera a) o b), del regolamento finanziario.

### 1.4.3. Risultati e incidenza previsti

*Precisare gli effetti che la proposta/iniziativa dovrebbe avere sui beneficiari/gruppi interessati.*

- I cittadini europei (sia gli utilizzatori di veicoli che gli altri utenti della strada) dovrebbero beneficiare delle misure volte ad evitare che i veicoli a motore risultino deficitari in termini di sicurezza e di prestazioni ambientali nei casi di prodotti del settore automobilistico non sicuri e non conformi, che contribuiscono agli incidenti stradali e alla cattiva qualità dell'aria, con conseguenti danni per la salute.
- Gli operatori economici della filiera automobilistica dovrebbero beneficiare delle misure volte ad eliminare la disparità di trattamento e la concorrenza sleale da parte di chi ignora o non rispetta le regole del gioco. Le PMI del settore automobilistico sono le più vulnerabili e subiscono maggiormente le carenze del mercato e le lacune normative, per questo si presta un'attenzione particolare al potenziale impatto che le misure previste potrebbero avere su di esse.
- Le autorità nazionali preposte all'applicazione della legge dovrebbero beneficiare delle misure volte ad affrontare le carenze normative e ad evitare loro oneri supplementari per porre rimedio a tali carenze adottando azioni correttive contro i prodotti non sicuri e non conformi sul loro mercato.

### 1.4.4. Indicatori di risultato e di incidenza

*Precisare gli indicatori che permettono di seguire l'attuazione della proposta/iniziativa.*

- modifiche delle opinioni/dei reclami dei consumatori ricevuti dalle autorità preposte all'applicazione della legge relativamente ai veicoli a motore e ai loro componenti;
- variazioni del numero/della percentuale di prodotti dell'industria automobilistica non conformi e non sicuri presenti sul mercato dell'UE (ad esempio, rispetto alle indagini esistenti);
- variazioni del numero/della percentuale di misure di salvaguardia adottate dalle autorità dell'UE nei confronti di prodotti non conformi e non sicuri di produttori/importatori sia dell'UE che extra-UE (vale a dire tenendo conto del rafforzamento delle prescrizioni in materia di tracciabilità per i prodotti dell'industria automobilistica);
- cambiamenti nell'andamento delle notifiche RAPEX per i veicoli; e
- cambiamenti tendenziali riguardanti le azioni volontarie di richiamo dei veicoli a motore (come indicatore dell'efficacia delle opzioni strategiche mantenute nel ridurre il numero di prodotti dell'industria automobilistica sul mercato che rappresentano un rischio per la sicurezza o per l'ambiente).

## 1.5. Motivazione della proposta/iniziativa

### 1.5.1. Necessità nel breve e lungo termine

Il quadro normativo vigente è oggetto di critiche in quanto non garantisce a sufficienza valutazioni di conformità ex ante affidabili e controlli post-commercializzazione efficaci. Le critiche sono state mosse in seguito alla scoperta nel settembre 2015 che VW per diversi anni aveva manipolato i controlli dei dispositivi di trattamento dei gas di scarico.

In risposta a tali critiche e alle carenze individuate nella valutazione del quadro di omologazione, la presente proposta contiene un'ampia gamma di misure riguardanti:

- la tracciabilità dei prodotti e il ruolo e le responsabilità degli operatori economici nella catena di fornitura;
- le responsabilità e la cooperazione tra le diverse autorità nazionali coinvolte nell'applicazione della legislazione di armonizzazione tecnica dei veicoli a motore;
- la qualità delle attività di omologazione e di valutazione della conformità svolte dai servizi tecnici;
- le procedure di salvaguardia post-commercializzazione e le disposizioni per il richiamo dei veicoli; e
- le procedure per garantire la conformità della produzione.

#### 1.5.2. *Valore aggiunto dell'intervento dell'Unione europea*

Gli Stati membri sono responsabili dell'attuazione della legislazione nel loro territorio, tuttavia la garanzia di un approccio coordinato e armonizzato basato su criteri comunemente applicabili e applicati in modo uniforme dagli Stati membri è essenziale per mantenere una parità di condizioni in tutta l'UE grazie ad un'interpretazione, ad un'attuazione e ad un'applicazione armonizzate delle prescrizioni in materia di omologazione e con il sostegno di disposizioni armonizzate sulla vigilanza del mercato per fornire agli Stati membri i mezzi adeguati per effettuare i controlli post-commercializzazione e per adottare provvedimenti correttivi comuni ed efficaci contro la presenza sul mercato di prodotti non conformi e non sicuri.

#### 1.5.3. *Insegnamenti tratti da esperienze analoghe*

La direttiva in vigore, relativa all'omologazione dei veicoli a motore, è stata oggetto di revisione nel 2007. L'esperienza acquisita con l'attuazione ha tuttavia dimostrato che i meccanismi atti a garantire un'attuazione e un'applicazione armonizzate non sono sufficientemente solidi. Sono emerse differenze importanti nell'interpretazione e nell'applicazione delle norme, che compromettono gli obiettivi principali della direttiva, vale a dire il raggiungimento di un adeguato livello di sicurezza e di prestazioni ambientali dei veicoli a motore.

#### 1.5.4. *Compatibilità ed eventuale sinergia con altri strumenti pertinenti*

Ci si attende una maggiore coerenza con altre normative in materia di omologazione (ad esempio per quanto riguarda i trattori agricoli e i motocicli), che sono state riesaminate nel 2013.

Sono previste sinergie nel settore della vigilanza del mercato sulla base dei principi e delle disposizioni di riferimento standard del regolamento NQN 765/2008 e della decisione 768/2008.

## 1.6. Durata e incidenza finanziaria

Proposta/iniziativa di **durata limitata**

–   Proposta/iniziativa in vigore a decorrere dal [GG/MM]AAAA fino al [GG/MM]AAAA

–   Incidenza finanziaria dal AAAA al AAAA

Proposta/iniziativa di **durata illimitata**

– Attuazione con un periodo di avviamento dal 2017 al 2020,

– e successivo funzionamento a pieno ritmo.

## 1.7. Modalità di gestione previste<sup>32</sup>

**Gestione diretta** a opera della Commissione

–  a opera dei suoi servizi, compreso il personale delle delegazioni dell'Unione;

–   a opera delle agenzie esecutive

**Gestione concorrente** con gli Stati membri

**Gestione indiretta** con compiti di esecuzione del bilancio affidati:

–  a paesi terzi o organismi da questi designati;

–  a organizzazioni internazionali e rispettive agenzie (specificare);

–  alla BEI e al Fondo europeo per gli investimenti;

–  agli organismi di cui agli articoli 208 e 209 del regolamento finanziario;

–  a organismi di diritto pubblico;

–  a organismi di diritto privato investiti di attribuzioni di servizio pubblico nella misura in cui presentano sufficienti garanzie finanziarie;

–  a organismi di diritto privato di uno Stato membro preposti all'attuazione di un partenariato pubblico-privato e che presentano sufficienti garanzie finanziarie;

–  alle persone incaricate di attuare azioni specifiche nel settore della PESC a norma del titolo V del TUE, che devono essere indicate nel pertinente atto di base.

– *Se è indicata più di una modalità, fornire ulteriori informazioni alla voce "Osservazioni".*

### Osservazioni

La Commissione intende garantire l'attuazione delle misure in questione mediante gestione centralizzata diretta attraverso i propri servizi, in particolare tramite il JRC per il sostegno tecnico e scientifico, che sarà regolamentata tramite lo strumento dell'accordo amministrativo.

<sup>32</sup>

Le spiegazioni sulle modalità di gestione e i riferimenti al regolamento finanziario sono disponibili sul sito BudgWeb: [http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag\\_en.html](http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html)

## **2. MISURE DI GESTIONE**

### **2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni**

*Precisare frequenza e condizioni.*

Il Comitato tecnico - Veicoli a motore (CTVM), istituito dal presente regolamento, e il forum di cui all'articolo 10 costituiranno una piattaforma per discutere regolarmente le questioni relative all'attuazione del quadro normativo rafforzato per l'omologazione e la vigilanza del mercato dei veicoli a motore.

Gli Stati membri dovranno riferire ogni anno alla Commissione le sanzioni da essi applicate.

Cinque anni dopo la sua entrata in vigore, gli Stati membri informano la Commissione sull'applicazione delle procedure di omologazione e vigilanza del mercato stabilite nel presente regolamento. Sulla base di tali informazioni, la Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione del nuovo regolamento.

### **2.2. Sistema di gestione e di controllo**

#### **2.2.1. Rischi individuati**

Le misure proposte per limitare la durata della validità della designazione dei servizi tecnici potrebbero determinare una temporanea carenza di servizi tecnici e potrebbero comportare ritardi per i costruttori nell'omologazione dei propri prodotti.

#### **2.2.2. Informazioni riguardanti il sistema di controllo interno istituito**

L'introduzione di una supervisione coordinata dei servizi tecnici sarà accompagnata da idonee misure transitorie per consentire ai servizi tecnici designati a norma della direttiva 2007/46/CE di ottenere il rinnovo della designazione conformemente alle disposizioni del nuovo regolamento, entro un arco di tempo di due anni dalla data di entrata in vigore del regolamento. La Commissione elaborerà degli orientamenti al fine di garantire il funzionamento proporzionato e corretto del nuovo meccanismo di supervisione.

#### **2.2.3. Stima dei costi e dei benefici dei controlli e valutazione del previsto livello di rischio di errore**

I costi del meccanismo di controllo di vigilanza riguarderanno la partecipazione di esperti degli Stati membri dell'UE e del rappresentante della Commissione agli audit congiunti dei servizi tecnici. Il beneficio consisterà nell'assicurare un livello elevato di affidabilità nell'esecuzione delle attività di verifica della conformità svolte dai servizi tecnici.

### **2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità**

*Precisare le misure di prevenzione e tutela in vigore o previste.*

Oltre ad applicare tutti i meccanismi normativi di controllo, i servizi della Commissione elaboreranno una strategia antifrode, in linea con la nuova strategia antifrode della Commissione (CAFS) adottata il 24 giugno 2011, al fine di garantire tra l'altro che i propri controlli antifrode interni siano pienamente conformi alla CAFS e che il proprio metodo di gestione del rischio di frode sia in grado di individuare i settori di rischio, in particolare in relazione alle attività finanziarie di

esecuzione del presente regolamento. In particolare, sarà adottata una serie di misure, ad esempio:

- decisioni, accordi e contratti derivanti dalle attività finanziarie di esecuzione del regolamento legitimeranno espressamente la Commissione, incluso l'OLAF, e la Corte dei conti a svolgere audit, controlli sul posto e ispezioni;
- durante la fase di valutazione di un invito a presentare proposte o di una gara d'appalto, la posizione dei candidati e degli offerenti sarà valutata secondo i criteri di esclusione pubblicati, sulla base di dichiarazioni e del sistema di allarme preventivo (SAP).

La Commissione controllerà inoltre l'applicazione rigorosa delle regole sul conflitto d'interessi per le azioni di esecuzione a norma del presente regolamento.



### 3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

#### 3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate

- Linee di bilancio esistenti

Secondo l'ordine delle rubriche del quadro finanziario pluriennale e delle linee di bilancio.

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Partecipazione			
			di paesi EFTA <sup>34</sup>	di paesi candidati <sup>35</sup>	di paesi terzi	ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 2, lettera b), del regolamento finanziario
	Capitolo 02.03 Mercato interno di beni e servizi	Diss./Non diss. <sup>33</sup>				
1a	02.03.01 Funzionamento e sviluppo del mercato interno di beni e servizi	Diss.	SÌ	NO	NO	NO

<sup>33</sup> Diss. = stanziamenti dissociati / Non diss. = stanziamenti non dissociati.

<sup>34</sup> EFTA: Associazione europea di libero scambio.

<sup>35</sup> Paesi candidati e, se del caso, paesi potenziali candidati dei Balcani occidentali.

### 3.2. Incidenza prevista sulle spese

3.2.1. *Gli interventi previsti nella presente proposta di regolamento non avranno alcuna incidenza finanziaria sul bilancio dell'UE oltre agli stanziamenti già previsti nella programmazione finanziaria ufficiale della Commissione, giacché le eventuali esigenze di risorse finanziarie dovranno essere soddisfatte tramite entrate con destinazione specifica e riassegnazione.*

3.2.2. *Sintesi dell'incidenza prevista sulle spese*

Mio EUR (al terzo decimale)

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	1a		Competitività per la crescita e l'occupazione					
DG: GROW			Anno 2017	Anno 2018	Anno 2019	Anno 2020	<b>TOTALE degli anni 2017-2020</b>	Anni successivi <sup>36</sup>
•Stanziamenti operativi								
Numero della linea di bilancio: 02.03.01	Impegni	1)	9 450	9 285	9 020	6 557	<b>34 312</b>	6 594
	Pagamenti	2)	5 600	9 835	9 170	9 707	<b>34 312</b>	
Stanziamenti di natura amministrativa finanziati dalla dotazione di programmi specifici <sup>37</sup>								
Numero della linea di bilancio		3)						
<b>TOTALE degli stanziamenti per la DG GROW</b>	Impegni	=1+1a +3	9 450	9 285	9 020	6 557	<b>34 312</b>	6 594
	Pagamenti	=2+2a +3	5 600	9 835	9 170	9 707	<b>34 312</b>	

<sup>36</sup> Per il periodo successivo al 31 dicembre 2020, l'importo sarà disciplinato dal quadro finanziario pluriennale in vigore per il periodo che inizia nel 2021, conformemente all'articolo 312 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

<sup>37</sup> Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.

• TOTALE degli stanziamenti operativi	Impegni	4)	9 450	9 285	9 020	6 557	<b>34 312</b>	6 594
	Pagamenti	5)	5 600	9 835	9 170	9 707	<b>34 312</b>	
• TOTALE degli stanziamenti di natura amministrativa finanziati dalla dotazione di programmi specifici		6)						
<b>TOTALE degli stanziamenti per la RUBRICA 1a</b> del quadro finanziario pluriennale	Impegni	=4+6	9 450	9 285	9 020	6 557	<b>34 312</b>	6 594
	Pagamenti	=5+6	5 600	9 835	9 170	9 707	<b>34 312</b>	

<b>Rubrica del quadro finanziario pluriennale</b>	<b>5</b>	"Spese amministrative"
---	----------	------------------------

Mio EUR (al terzo decimale)

		Anno <b>2017</b>	Anno <b>2018</b>	Anno <b>2019</b>	Anno <b>2020</b>	<b>TOTALE degli anni 2017-2020</b>	Anni successivi <sup>38</sup>
DG: GROW							
• Risorse umane		1 206	1 206	1 206	1 206	<b>4 824</b>	1 206
• Altre spese amministrative		0 235	0 240	0 244	0 249	<b>0 968</b>	0 254
<b>TOTALE DG GROW</b>	Stanziamanti	1 441	1 446	1 450	1 455	<b>5 792</b>	1 460

<b>TOTALE degli stanziamenti per la RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale</b>	(Totale impegni = Totale pagamenti)	1 441	1 446	1 450	1 455	<b>5 792</b>	1 460
--	-------------------------------------	-------	-------	-------	-------	--------------	-------

Mio EUR (al terzo decimale)

		Anno <b>2017</b>	Anno <b>2018</b>	Anno <b>2019</b>	Anno <b>2020</b>	<b>TOTALE degli anni 2017-2020</b>	<b>Anni successivi</b>
<b>TOTALE degli stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 5 del quadro finanziario pluriennale</b>	Impegni	10 891	10 731	10 470	8 012	<b>40 104</b>	8 054
	Pagamenti	7 041	11 281	10 620	11 262	<b>40 104</b>	<b>1 460</b>

<sup>38</sup> Per il periodo successivo al 31 dicembre 2020, l'importo sarà disciplinato dal quadro finanziario pluriennale in vigore per il periodo che inizia nel 2021, conformemente all'articolo 312 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

### 3.2.3. Incidenza prevista sugli stanziamenti operativi

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi.
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi, come spiegato di seguito:

Stanziamenti di impegno in Mio EUR (al terzo decimale)

Specificare gli obiettivi e i risultati	Anno 2017	Anno 2018	Anno 2019	Anno 2020	TOTALE degli anni 2017-2020	Anni successivi							
						Costo	Costo						
↓	RISULTATI												
	Tipo <sup>39</sup>	Costo medio	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	N. totale	Costo totale	Costo
OBIETTIVO SPECIFICO 1 <sup>40</sup> ...			Stabilire meccanismi volti a garantire l'attuazione e l'applicazione uniformi delle norme in materia di omologazione e di vigilanza del mercato da parte di tutti gli Stati membri, con una gestione sostenibile, efficace e credibile a livello di UE, con accesso alle competenze tecniche e scientifiche interne ed esterne, che consenta di migliorare il coordinamento, la collaborazione e la condivisione delle risorse tra le autorità preposte all'applicazione della legge negli Stati membri										
- Risultato	Riunioni del CTVM e del forum sull'applicazione		20 giorni di riunione	0 500	20 giorni di riunione	0 510	20 giorni di riunione	0 520	20 giorni di riunione	0 530	<b>2,06</b>	20 giorni di riunione	0 541
- Risultato	Assistenza scientifica e tecnica (JRC)			7 700		7 500		7 200		4 700	<b>27 100</b>		4 700
- Risultato	Audit/valutazioni congiunte dei servizi tecnici			1 250		1 275		1 300		1 327	<b>5 152</b>		1 353
Totale parziale dell'obiettivo specifico				9 450		9 285		9 020		6 557	<b>34 312</b>		6 594

<sup>39</sup> I risultati sono i prodotti e servizi da fornire (ad esempio: numero di scambi di studenti finanziati, numero di km di strada costruiti, ecc.).

<sup>40</sup> Come descritto nella sezione 1.4.2. "Obiettivo/obiettivi specifici..."

1										
<b>COSTO TOTALE</b>		9 450		9 285		9 020		6 557	<b>34 312</b>	6 594

### 3.2.4. Incidenza prevista sugli stanziamenti di natura amministrativa

#### 3.2.4.1. Sintesi

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti di natura amministrativa.
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti di natura amministrativa, come spiegato di seguito:

Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno 2017	Anno 2018	Anno 2019	Anno 2020	Totale degli anni 2017-2020	Anni successivi
<b>RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale</b>						
Risorse umane (DG GROW)	1 206	1 206	1 206	1 206	<b>4 824</b>	1 206
Altre spese amministrative (DG GROW)	0 235	0 240	0 244	0 249	<b>0 968</b>	0 254
<b>Totale parziale per la RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale</b>	1 441	1 446	1 450	1 455	<b>5 792</b>	1 460

<b>Esclusa la RUBRICA 5<sup>41</sup> del quadro finanziario pluriennale</b>						
Risorse umane						
Altre spese di natura amministrativa						
<b>Totale parziale esclusa la RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale</b>						

<b>TOTALE</b>	1 441	1 446	1 450	1 455	<b>5 792</b>	1 460
---------------	-------	-------	-------	-------	--------------	-------

Il fabbisogno di stanziamenti relativi alle risorse umane e alle altre spese di natura amministrativa è coperto dagli stanziamenti della DG GROW già assegnati alla gestione dell'azione e/o riassegnati all'interno della stessa DG, integrati dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

<sup>41</sup> Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta

### 3.2.4.2. Fabbisogno previsto di risorse umane

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di risorse umane.
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di risorse umane, come spiegato di seguito:

*Stima da esprimere in equivalenti a tempo pieno*

	Anno 2017	Anno 2018	Anno 2019	Anno 2020	Anni successivi 42
<b>• Posti della tabella dell'organico (funzionari e agenti temporanei)</b>					
02 01 01 01 (in sede e negli uffici di rappresentanza della Commissione)	9 (GROW)	9 (GROW)	9 (GROW)	9 (GROW)	9 (GROW)
XX 01 01 02 (nelle delegazioni)					
XX 01 05 01 (ricerca indiretta)					
10 01 05 01 (ricerca diretta)					
<b>• Personale esterno (in equivalenti a tempo pieno: ETP)<sup>43</sup></b>					
XX 01 02 01 (AC, END e INT della dotazione globale)					
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT e JED nelle delegazioni)					
<b>XX 01 04 aa<sup>44</sup></b>	- in sede				
	- nelle delegazioni				
<b>XX 01 05 02 (AC, END e INT – ricerca indiretta)</b>					
10 01 05 02 (AC, END e INT – ricerca diretta)					
Altre linee di bilancio (specificare)					
<b>TOTALE</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>

**XX** è il settore o il titolo di bilancio interessato.

Il fabbisogno di risorse umane sarà coperto dal personale della DG GROW già assegnato alla gestione dell'attuale quadro di omologazione e/o riassegnato all'interno o al di fuori della DG (fabbisogno stimato: 6 AD/ETP e 3 AST/ETP).

Descrizione dei compiti da svolgere:

Funzionari e agenti temporanei	Controllo della corretta attuazione e applicazione del presente regolamento; preparazione di atti delegati/di esecuzione e di orientamenti; organizzazione e supervisione delle "valutazioni congiunte" dei servizi tecnici e controllo del processo di designazione e monitoraggio da parte degli Stati membri; coordinamento delle attività di vigilanza del mercato a livello dell'UE
Personale esterno	

<sup>42</sup> Si veda la nota 38.

<sup>43</sup> AC = agente contrattuale; AL = agente locale; END = esperto nazionale distaccato; INT = personale interinale (intérimaire); JED = giovane esperto in delegazione (jeune expert en délégation).

<sup>44</sup> Sottomassimale per il personale esterno previsto dagli stanziamenti operativi (ex linee "BA").



### 3.2.5. *Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale*

- La proposta/iniziativa è compatibile con il quadro finanziario pluriennale attuale.
- La proposta/iniziativa richiede una riprogrammazione della pertinente rubrica del quadro finanziario pluriennale.

Spiegare la riprogrammazione richiesta, precisando le linee di bilancio interessate e gli importi corrispondenti.  
[...]

- La proposta/iniziativa richiede l'applicazione dello strumento di flessibilità o la revisione del quadro finanziario pluriennale.

Spiegare la necessità, precisando le rubriche e le linee di bilancio interessate e gli importi corrispondenti.  
[...]

### 3.2.6. *Partecipazione di terzi al finanziamento*

- La proposta/iniziativa non prevede cofinanziamenti da terzi.
- La proposta/iniziativa prevede il cofinanziamento indicato di seguito:

Stanzamenti in Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno <b>2017</b>	Anno <b>2018</b>	Anno <b>2019</b>	Anno <b>2020</b>	Totale	Anni successivi
Specificare l'organismo di cofinanziamento: <i>Stati membri, tramite la loro struttura tariffaria nazionale per finanziare le loro attività di omologazione e di vigilanza del mercato e per contribuire ai costi per le prove indipendenti di verifica della conformità da parte della Commissione</i>						
TOTALE degli stanziamenti cofinanziati	7 700	7 500	7 200	4 700	27 100	xx

### 3.3. Incidenza prevista sulle entrate

- La proposta/iniziativa non ha incidenza finanziaria sulle entrate.
- La proposta/iniziativa ha la seguente incidenza finanziaria:
  - sulle risorse proprie
  - sulle entrate varie (contributi degli Stati membri come indicato alla sezione 3.2.5)

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio delle entrate:	Stanzamenti disponibili per l'esercizio in corso	Incidenza della proposta/iniziativa <sup>45</sup>					
		Anno 2017	Anno 2018	Anno 2019	Anno 2020		
Articolo 6600		7 700	7 500	7 200	4 700		

Per quanto riguarda le entrate varie con destinazione specifica, precisare la o le linee di spesa interessate.

02.0301 Funzionamento e sviluppo del mercato interno di beni e servizi

Precisare il metodo di calcolo dell'incidenza sulle entrate.

[...]

<sup>45</sup> Per le risorse proprie tradizionali (dazi doganali, contributi zucchero), indicare gli importi netti, cioè gli importi lordi al netto del 25% per spese di riscossione.