

REGOLAMENTO (UE) N. 678/2011 DELLA COMMISSIONE

del 14 luglio 2011

che sostituisce l'allegato II e modifica gli allegati IV, IX e XI della 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 (direttiva quadro)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la 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) ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 39, paragrafi 2 e 3,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2007/46/CE stabilisce un quadro armonizzato contenente le disposizioni amministrative e i requisiti tecnici generali applicabili a tutti i veicoli, i sistemi, le componenti e le entità tecniche nuovi. In particolare, essa reca le definizioni specifiche riguardanti i veicoli necessarie per il funzionamento corretto del sistema europeo di omologazione.
- (2) Uno degli obiettivi della direttiva 2007/46/CE è estendere il sistema europeo di omologazione dei veicoli a tutte le categorie di veicoli. L'allegato II della direttiva 2007/46/CE, recante le definizioni specifiche necessarie, deve essere rivisto per tener conto dei progressi tecnici. È dunque necessario modificare le definizioni esistenti o elaborarne di nuove.
- (3) L'esperienza insegna che i criteri attuali per determinare se un nuovo modello di veicolo debba considerarsi un nuovo tipo sono troppo vaghi. Questa mancanza di certezza può ritardare l'attuazione di eventuali nuove prescrizioni contenute nella legislazione dell'UE in materia di nuovi tipi di veicoli. Inoltre, l'esperienza ha dimostrato che è possibile aggirare la legislazione dell'UE in materia di piccole serie dividendo un tipo di veicolo in un certo numero di sottotipi con omologazioni diverse. Di conseguenza, il numero di veicoli nuovi che possono essere messi in circolazione nell'Unione europea nel quadro del sistema delle piccole serie può superare quello consentito. È dunque importante specificare quali caratteristiche tecniche dei veicoli si devono utilizzare come criteri per determinare che cosa costituisce un tipo nuovo.

- (4) Secondo i principi contenuti nelle comunicazioni della Commissione intitolate «Piano d'azione» «Semplificare e migliorare la regolamentazione» ⁽²⁾ e «Programma d'azione» per la riduzione degli oneri amministrativi nell'Unione europea ⁽³⁾, è opportuno rivedere i criteri da utilizzare per la definizione delle varianti e delle versioni che rientrano in un tipo di veicolo al fine di ridurre il carico amministrativo gravante sui costruttori di veicoli. Ciò contribuirebbe anche a rendere la procedura di omologazione più trasparente per le autorità competenti degli Stati membri.

- (5) Alla luce delle tendenze di globalizzazione presenti nel settore automobilistico, il lavoro del Forum mondiale per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli — «il gruppo di lavoro 29 (WP.29)» — acquisisce un'importanza crescente. Giacché per soddisfare le raccomandazioni del gruppo ad alto livello «CARS 21» è fondamentale incorporare i regolamenti della Commissione economica per l'Europa della Nazioni Unite (UNECE) nella legislazione dell'UE o addirittura sostituire le direttive o i regolamenti dell'UE con i regolamenti UNECE nonché incorporare i regolamenti tecnici applicabili a livello mondiale nella legislazione dell'UE, è opportuno garantire la coerenza della legislazione dell'Unione europea con i regolamenti UNECE.

- (6) Considerato il lavoro di armonizzazione in atto nel Forum mondiale per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli, è fondamentale tener conto degli ultimi sviluppi contenuti nella risoluzione n. R.E. 3 sulla classificazione e definizione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi nel quadro dell'accordo UNECE relativo all'adozione di prescrizioni uniformi applicabili ai veicoli a motore, agli accessori e alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore e alle condizioni di riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali prescrizioni (accordo del 1958 riveduto) nonché nella risoluzione speciale S.R. 1 relativa alle definizioni comuni delle categorie, delle masse e delle dimensioni dei veicoli nel quadro dell'accordo UNECE sull'approvazione di regolamenti tecnici applicabili a livello mondiale ai veicoli a motore, agli accessori e alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore («accordo parallelo o accordo del 1998»). Solo l'inclusione di tali sviluppi nella direttiva quadro può garantire il funzionamento corretto del sistema europeo di omologazione. È pertanto necessario introdurre criteri nuovi per determinare se un tipo di veicolo va classificato in una categoria «M» o in una categoria «N».

⁽¹⁾ GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

⁽²⁾ COM(2002) 278 definitivo.

⁽³⁾ COM(2007) 23 definitivo.

- (7) A norma dell'articolo 8, del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri ⁽¹⁾, gli Stati membri sono tenuti a mantenere un registro recante dati, tra l'altro, sul tipo, sulla variante e sulla versione di ciascun veicolo relativamente alle emissioni specifiche di CO₂ di ciascuna autovettura nuova immatricolata nel loro territorio. È fondamentale specificare i criteri secondo cui un veicolo leggero deve essere omologato come veicolo M₁ o N₁. Tali criteri devono essere oggettivi e servire da orientamento per i costruttori di veicoli e le autorità di omologazione e di immatricolazione. A norma dell'articolo 13, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 443/2009, è necessario identificare tecnologie innovative che favoriscano un'ulteriore riduzione delle emissioni di CO₂. A questo scopo il costruttore assegna un «codice» al veicolo affinché ogni tipo/variante/versione corrisponda ad un unico insieme di tecnologie innovative. L'identificazione di tali tecnologie innovative è dunque possibile sulla base della definizione del tipo/della variante/della versione. È dunque opportuno aggiungere la relativa voce nell'allegato II della direttiva 2007/46/CE.
- (8) Poiché nel certificato di conformità, destinato ad agevolare l'immatricolazione di veicoli nuovi negli Stati membri, va specificato il tipo di carrozzeria, l'uso di codici armonizzati per ciascun tipo di carrozzeria costituisce una semplificazione della procedura di immatricolazione. Per consentire l'elaborazione automatica dei dati, è opportuno assegnare un elenco di codici appropriati ai diversi tipi di carrozzeria.
- (9) Poiché i rimorchi progettati specificamente per i trasporti eccezionali non possono soddisfare tutte le prescrizioni degli atti normativi elencati nell'allegato IV della direttiva 2007/46/CE, che devono essere rispettate ai fini dell'omologazione europea, considerate le caratteristiche tecniche di tali rimorchi è opportuno includerli nella categoria dei veicoli per uso speciale. Ai fini dell'omologazione, è opportuno predisporre regole semplificate per consentire l'omologazione di tali rimorchi a livello europeo. Di conseguenza, è necessario aggiungere una nuova appendice all'allegato XI della direttiva 2007/46/CE.
- (10) Per soddisfare la domanda di nuove soluzioni nel settore del trasporto di merci si stanno mettendo a punto nuovi sviluppi tecnici. È dunque necessario includere nuove definizioni nella normativa quadro per consentire la successiva elaborazione delle norme tecniche opportune negli atti normativi pertinenti elencati nell'allegato IV o nell'allegato XI della direttiva 2007/46/CE. È importante chiarire che non va rilasciata nessuna omologazione CE a tali veicoli finché la legislazione in materia di omologazione non è stata modificata a tal fine.
- (11) Si è verificato un errore nell'adozione della direttiva 2010/19/UE della Commissione, del 9 marzo 2010, che modifica, ai fini dell'adattamento al progresso tecnico nel settore dei dispositivi antispruzzi di talune categorie di veicoli a motore e dei loro rimorchi, la direttiva 91/226/CEE del Consiglio e la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾, nella misura in cui anche gli allegati IV e XI della direttiva 2007/46/CE sono stati modificati da tale direttiva. Tali allegati erano stati sostituiti in precedenza dal regolamento (CE) n. 1060/2008 della Commissione, del 7 ottobre 2008, che sostituisce gli allegati I, III, IV, VI, VII, XI e XV della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (direttiva quadro) ⁽³⁾. Ai fini della certezza del diritto, d'ora innanzi qualsiasi modifica parziale di tali allegati va apportata esclusivamente per mezzo di un regolamento. Poiché il corrispondente articolo 2, della direttiva 2010/19/UE è stato soppresso dalla decisione 2011/415/UE della Commissione, del 14 luglio 2011, che rettifica la direttiva 2010/19/UE che modifica, ai fini dell'adattamento al progresso tecnico nel settore dei dispositivi antispruzzi di talune categorie di veicoli a motore e dei loro rimorchi, la direttiva 91/226/CEE del Consiglio e la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto concerne la modifica degli allegati della direttiva 2007/46/CE ⁽⁴⁾, al fine di correggere tale errore è opportuno apportare le modifiche precedentemente contenute in tale articolo per mezzo del presente regolamento.
- (12) Per garantire il buon funzionamento del sistema di omologazione, è opportuno aggiornare gli allegati della direttiva 2007/46/CE per adeguarli allo sviluppo delle conoscenze tecniche e scientifiche.
- (13) È altresì opportuno aggiornare gli allegati della direttiva 2007/46/CE al fine di definire le prescrizioni tecniche per i veicoli per uso speciale da omologare.
- (14) Dal momento che le disposizioni contenute in tali allegati sono sufficientemente dettagliate e non necessitano dell'adozione da parte degli Stati membri di ulteriori provvedimenti di recepimento, è dunque opportuno sostituire l'allegato II e modificare gli allegati IV, IX e XI tramite regolamento, conformemente all'articolo 39, paragrafo 8, della direttiva 2007/46/CE.
- (15) L'allegato II va sostituito e gli allegati IV, IX e XI vanno modificati di conseguenza.

⁽¹⁾ GU L 140 del 5.6.2009, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 72 del 20.3.2010, pag. 17.

⁽³⁾ GU L 292 del 31.10.2008, pag. 1.

⁽⁴⁾ Cfr. pag. 76 della presente Gazzetta ufficiale.

- (16) I provvedimenti di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato tecnico — Veicoli a motore,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

La direttiva 2007/46/CE è modificata come segue:

- 1) l'allegato II è sostituito dal testo figurante nell'allegato I del presente regolamento;
- 2) l'allegato IV è modificato conformemente all'allegato II del presente regolamento;
- 3) l'allegato IX è modificato conformemente all'allegato III del presente regolamento;
- 4) l'allegato XI è modificato conformemente all'allegato IV del presente regolamento.

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

Fatto a Bruxelles, il 14 luglio 2011.

Articolo 2

Il presente regolamento non invalida le omologazioni di veicoli rilasciate prima del 29 ottobre 2012, né osta alla proroga di tali omologazioni.

Articolo 3

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

Esso si applica ai tipi di veicoli nuovi omologati a partire dal 29 ottobre 2012 compreso.

Tuttavia, le prescrizioni di cui all'allegato II e ai punti 1 e 2 dell'allegato IV si applicano a decorrere dal 9 aprile 2011.

2. In deroga al paragrafo 1, secondo comma, i costruttori possono applicare qualsiasi disposizione del presente regolamento a decorrere dal 4 agosto 2011.

Per la Commissione

Il presidente

José Manuel BARROSO

ALLEGATO I

«ALLEGATO II

DEFINIZIONI GENERALI, CRITERI DI CLASSIFICAZIONE DEI VEICOLI, TIPI DI VEICOLI E TIPI DI CARROZZERIA

PARTE INTRODUTTIVA

Definizioni e disposizioni generali**1. Definizioni**

1.1. “Posto a sedere”, qualsiasi spazio in grado di alloggiare una persona seduta il cui ingombro è pari almeno a:

a) il manichino uomo del 50° percentile, nel caso del conducente;

b) il manichino donna adulta del 5° percentile, in tutti gli altri casi.

1.2. “*Sedile*”, una struttura, completa di rivestimento, che può essere parte integrante o meno della struttura del veicolo, destinata ad alloggiare una persona seduta.

1.2.1. Il termine “sedile” comprende sia i sedili singoli sia i sedili a panchina.

1.2.2. Rientrano in questa definizione anche i sedili pieghevoli e i sedili amovibili.

1.3. “Merci”, essenzialmente qualsiasi cosa mobile.

Il termine “merci” comprende prodotti sfusi, manufatti, liquidi, animali vivi, vegetali e carichi indivisibili.

1.4. “*Massa massima*”, la “massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile” come specificato al punto 2.8 dell'allegato I.

2. Disposizioni generali

2.1. Numero di posti a sedere

2.1.1. Le prescrizioni riguardanti il numero di posti a sedere si applicano ai sedili progettati per essere utilizzati mentre il veicolo è in marcia.

2.1.2. Esse non si applicano ai sedili destinati ad essere utilizzati quando il veicolo è fermo e che sono chiaramente indicati agli utenti con un pittogramma o un cartello accompagnati da un testo appropriato.

2.1.3. Le seguenti prescrizioni si applicano al conteggio dei posti a sedere:

a) ciascun sedile singolo conta come un posto a sedere;

b) nel caso di un sedile a panchina, qualsiasi spazio largo almeno 400 mm, misurato a livello del cuscino del sedile, conta come un posto a sedere.

Questa prescrizione non impedisce al costruttore di usare le disposizioni generali di cui al punto 1.1;

c) tuttavia, uno spazio così come indicato alla lettera b), non conta come un posto a sedere se:

i) le caratteristiche del sedile a panchina impediscono al manichino di sedersi in modo naturale — ad esempio: presenza di un bracciolo portaoggetti, zona priva di imbottitura o cucitura interna che interrompe la superficie nominale del sedile;

ii) le caratteristiche del pavimento situato immediatamente davanti al posto a sedere presunto impediscono ai piedi del manichino di posizionarsi in modo naturale (ad esempio per la presenza di un tunnel).

2.1.4. Relativamente ai veicoli che rientrano nella direttiva 2001/85/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2001, relativa alle disposizioni speciali da applicare ai veicoli adibiti al trasporto passeggeri aventi più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente e recante modifica delle direttive 70/156/CEE e 97/27/CE ⁽¹⁾, le dimensioni di cui al punto 2.1.3, lettera b), vanno allineate allo spazio minimo richiesto per una persona in riferimento alle diverse classi di veicoli.

⁽¹⁾ GU L 42 del 13.2.2002, pag. 1.

- 2.1.5. Quando su un veicolo sono presenti gli ancoraggi per un sedile amovibile, tale sedile va contato per determinare il numero di posti a sedere.
- 2.1.6. Una zona destinata ad una sedia a rotelle occupata va considerata come un posto a sedere.
- 2.1.6.1. Tale disposizione non pregiudica le prescrizioni di cui al punto 3.6.1 e al punto 3.7 dell'allegato VII della direttiva 2001/85/CE.
- 2.2. Massa massima
- 2.2.1. Nel caso di una motrice per semirimorchio, la massa massima da considerare ai fini della classificazione del veicolo deve comprendere la massa massima del semirimorchio sostenuta dalla ralla.
- 2.2.2. Nel caso di un veicolo a motore in grado di trainare un rimorchio ad asse centrale o un rimorchio a timone rigido, la massa massima da considerare ai fini della classificazione del veicolo a motore deve comprendere la massa massima trasferita al veicolo trattore dal dispositivo di traino.
- 2.2.3. Nel caso di un semirimorchio, di un rimorchio ad asse centrale e di un rimorchio a timone rigido, la massa massima da considerare ai fini della classificazione del veicolo deve corrispondere alla massa massima trasmessa al suolo dalle ruote di un asse o di un gruppo di assi quando il semirimorchio o il rimorchio è agganciato al veicolo trattore.
- 2.2.4. Nel caso di un carrello "dolly", la massa massima da considerare ai fini della classificazione del veicolo deve comprendere la massa massima del semirimorchio sostenuta dalla ralla.
- 2.3. Dispositivi speciali
- 2.3.1. I veicoli muniti essenzialmente di impianti fissi quali macchinari o apparecchiature vanno considerati di categoria N od O.
- 2.4. Unità di misura
- 2.4.1. Salvo diversa indicazione, qualsiasi unità di misura e relativo simbolo devono soddisfare le disposizioni della direttiva 80/181/CEE del Consiglio ⁽¹⁾.

3. **Classificazione in categorie di veicoli**

- 3.1. Il costruttore è responsabile della classificazione di un tipo di veicolo in una categoria specifica.

A tal fine, tutti i criteri pertinenti descritti nel presente allegato vanno rispettati.

- 3.2. L'autorità di omologazione può richiedere al costruttore ulteriori informazioni pertinenti allo scopo di dimostrare che un tipo di veicolo deve essere classificato come veicolo per uso speciale nel gruppo speciale ("codice SG").

PARTE A

Criteri per la classificazione dei veicoli

1. **Categorie di veicoli**

Ai fini dell'omologazione europea e nazionale nonché dell'omologazione individuale i veicoli vanno classificati secondo la classificazione a seguire:

(Resta inteso che l'omologazione può essere rilasciata esclusivamente per le categorie di cui ai punti da 1.1.1 a 1.1.3, da 1.2.1 a 1.2.3 e da 1.3.1 a 1.3.4)

- 1.1. Categoria M Veicoli a motore progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di persone e dei loro bagagli.
- 1.1.1. Categoria M₁ Veicoli della categoria M, aventi al massimo otto posti a sedere oltre al posto a sedere del conducente.

Nei veicoli della categoria M₁ non è previsto alcuno spazio per i passeggeri in piedi.

Il numero di posti a sedere può essere limitato a uno (vale a dire il posto a sedere del conducente).

⁽¹⁾ GU L 39 del 15.2.1980, pag. 40.

- 1.1.2. Categoria M₂ Veicoli della categoria M, 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.

I veicoli della categoria M₂ possono avere uno spazio per i passeggeri in piedi oltre ai posti a sedere.

- 1.1.3. Categoria M₃ Veicoli della categoria M, aventi più di otto posti a sedere oltre al posto a sedere del conducente e con una massa massima che supera le 5 tonnellate.

I veicoli della categoria M₃ possono avere uno spazio per i passeggeri in piedi.

- 1.2. Categoria N Veicoli a motore progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di merci.

- 1.2.1. Categoria N₁ Veicoli della categoria N con una massa massima che non supera le 3,5 tonnellate.

- 1.2.2. Categoria N₂ Veicoli della categoria N con una massa massima compresa tra 3,5 e 12 tonnellate.

- 1.2.3. Categoria N₃ Veicoli della categoria N con una massa massima che supera le 12 tonnellate.

- 1.3. Categoria O Rimorchi progettati e costruiti per il trasporto di merci o di persone nonché per l'alloggiamento di persone.

- 1.3.1. Categoria O₁ Veicoli della categoria O con una massa massima che non supera le 0,75 tonnellate.

- 1.3.2. Categoria O₂ Veicoli della categoria O con una massa massima superiore a 0,75 tonnellate e inferiore a 3,5 tonnellate.

- 1.3.3. Categoria O₃ Veicoli della categoria O con una massa massima superiore a 3,5 tonnellate e inferiore a 10 tonnellate.

- 1.3.4. Categoria O₄ Veicoli della categoria O con una massa massima che supera le 10 tonnellate.

2. Sottocategorie di veicoli

2.1. Veicoli fuoristrada

"Veicolo fuoristrada (ORV)", un veicolo della categoria M o N con caratteristiche tecniche specifiche che ne consentono l'uso al di fuori dei percorsi stradali usuali.

Per queste categorie di veicoli si deve aggiungere la lettera "G" quale suffisso alla lettera e al numero identificativi della categoria di veicolo.

I criteri di sottoclassificazione dei veicoli quali "ORV" sono riportati nella sezione 4, parte A, del presente allegato.

2.2. Veicoli per uso speciale

- 2.2.1. "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 e/o attrezzature speciali.

Per i veicoli incompleti destinati a rientrare nella sottocategoria SPV, si deve aggiungere la lettera "S" quale suffisso alla lettera e al numero identificativi della categoria di veicolo.

I diversi tipi di veicoli per uso speciale sono definiti ed elencati nella sezione 5.

2.3. Veicolo fuoristrada per uso speciale

- 2.3.1. "Veicolo fuoristrada per uso speciale (ORV-SPV)", un veicolo della categoria M o N con le caratteristiche tecniche specifiche di cui ai punti 2.1 e 2.2.

Per queste categorie di veicoli si deve aggiungere la lettera "G" quale suffisso alla lettera e al numero identificativi della categoria di veicolo.

Inoltre, per i veicoli incompleti destinati a rientrare nella sottocategoria SPV, si deve aggiungere la lettera "S" quale secondo suffisso.

3. Criteri per la classificazione dei veicoli nella categoria N

- 3.1. La classificazione di un tipo di veicolo nella categoria N deve basarsi sulle caratteristiche tecniche del veicolo di cui ai punti da 3.2 a 3.6.
- 3.2. In linea di massima, i vani in cui si trovano tutti i posti a sedere devono essere completamente separati dalla zona di carico.
- 3.3. In deroga alle prescrizioni di cui al punto 3.2, persone e merci possono essere trasportate nello stesso vano a condizione che la zona di carico sia munita di dispositivi di fissaggio progettati per proteggere le persone trasportate dallo spostamento del carico durante la marcia, anche in caso di brusche frenate e sterzate.
- 3.4. I dispositivi di fissaggio/di ancoraggio destinati a mantenere fermo il carico come richiesto al punto 3.3 e i dispositivi di separazione destinati ai veicoli fino a 7,5 tonnellate devono essere progettati a norma delle disposizioni delle sezioni 3 e 4 della norma ISO 27956:2009 "Road vehicles — Securing of cargo in delivery vans — Requirements and Test methods".
- 3.4.1. Il rispetto delle prescrizioni di cui al punto 3.4 può essere comprovato da una dichiarazione di conformità fornita dal costruttore.
- 3.4.2. In alternativa alle prescrizioni di cui al punto 3.4, il costruttore può dimostrare alle autorità di omologazione che i dispositivi di fissaggio montati garantiscono un livello di protezione equivalente a quello riportato nella norma indicata.
- 3.5. Il numero di posti a sedere escluso il posto a sedere del conducente non deve essere superiore a:
- a) 6 nel caso di veicoli della categoria N₁;
 - b) 8 nel caso di veicoli delle categorie N₂ o N₃.
- 3.6. La capacità di trasporto merci dei veicoli deve essere pari o superiore alla capacità di trasporto passeggeri espressa in kg.
- 3.6.1. A tal fine, tutte le configurazioni devono soddisfare le seguenti equazioni, in particolare quando tutti i posti a sedere sono occupati:
- a) quando $N = 0$:
$$P - M \geq 100 \text{ kg}$$
 - b) quando $0 < N \leq 2$:
$$P - (M + N \times 68) \geq 150 \text{ kg};$$
 - c) quando $N > 2$:
$$P - (M + N \times 68) \geq N \times 68;$$
- in cui le lettere hanno il significato a seguire:
- "P" è la massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile;
- "M" è la massa in ordine di marcia;
- "N" è il numero di posti a sedere escluso il posto a sedere del conducente.
- 3.6.2. La massa delle attrezzature montate sul veicolo per alloggiarvi le merci (per esempio serbatoio, carrozzeria, ecc.), per movimentare le merci (per esempio gru, montacarichi, ecc.) e per fissare le merci (per esempio dispositivo di fissaggio del carico) va inclusa in M.
- La massa delle attrezzature che non sono utilizzate ai fini sopraindicati (ad esempio un compressore, un verricello, un generatore di corrente, apparecchiature di trasmissione, ecc.) non vanno incluse in M ai fini dell'applicazione delle formule sopra riportate.
- 3.7. Le prescrizioni di cui ai punti da 3.2 a 3.6 vanno soddisfatte per tutte le varianti e per tutte le versioni che rientrano nel tipo di veicolo.
- 3.8. Criteri per la classificazione dei veicoli nella categoria N₁.

3.8.1. Un veicolo deve essere classificato N_1 se soddisfa tutti i criteri applicabili.

Se uno o più criteri non sono soddisfatti, il veicolo deve essere classificato nella categoria M_1 .

3.8.2. Oltre ai criteri generali di cui ai punti da 3.2 a 3.6, per la classificazione dei veicoli in cui il vano del conducente e il carico si trovano in un'unica unità (per esempio carrozzeria "BB") si devono rispettare anche i criteri di cui ai punti da 3.8.2.1 a 3.8.2.3.5.

3.8.2.1. Il fatto che tra una fila di sedili e il vano carico vi sia una parete o una paratia, parziale o completa, non esenta dall'obbligo di soddisfare i criteri prescritti.

3.8.2.2. I criteri sono i seguenti:

a) deve essere possibile caricare le merci da una porta posteriore, da una sponda o da una porta laterale progettata e costruita a tal fine;

b) nel caso di una porta posteriore o di una sponda, l'apertura di carico deve soddisfare le seguenti prescrizioni:

i) nel caso di un veicolo munito di un'unica fila di sedili o soltanto del sedile del conducente, l'altezza minima dell'apertura di carico deve essere almeno 600 mm;

ii) nel caso di un veicolo munito di due o più file di sedili, l'altezza minima dell'apertura di carico deve essere almeno 800 mm e la superficie dell'apertura deve essere almeno 12 800 cm²;

c) il vano carico deve soddisfare i seguenti requisiti:

"vano carico", la parte del veicolo situata dietro le file di sedili o dietro il sedile del conducente, se il veicolo è munito unicamente di un sedile del conducente;

i) generalmente la superficie di carico del vano carico è piana;

ii) se il veicolo è munito di un'unica fila di sedili o di un unico sedile, la lunghezza minima del vano carico deve essere almeno il 40 % dell'interasse;

iii) se il veicolo è munito di due o più file di sedili, la lunghezza minima del vano carico deve essere almeno il 30 % dell'interasse;

se i sedili delle ultime due file possono essere facilmente rimossi dal veicolo senza usare attrezzi speciali, le prescrizioni riguardanti la lunghezza del vano carico vanno soddisfatte con tutti i sedili installati sul veicolo;

iv) le prescrizioni riguardanti la lunghezza del vano carico vanno soddisfatte con i sedili della prima fila o dell'ultima fila, secondo i casi, in posizione verticale normale d'uso da parte degli occupanti del veicolo.

3.8.2.3. Condizioni specifiche per la misurazione

3.8.2.3.1. Definizioni

a) "*Altezza dell'apertura di carico*", la distanza verticale tra due piani orizzontali tangenti rispettivamente al punto più alto della parte inferiore della porta e al punto più basso della parte superiore della porta;

b) "*Superficie dell'apertura di carico*", la superficie maggiore della proiezione ortogonale su un piano verticale, perpendicolare alla linea mediana del veicolo, dell'apertura massima consentita quando le porte posteriori o la sponda sono completamente aperte;

c) "*Interasse*", ai fini dell'applicazione delle formule di cui ai punti 3.8.2.2 e 3.8.3.1, la distanza tra:

i) la linea mediana dell'asse anteriore e la linea mediana del secondo asse nel caso di veicolo a due assi; o

ii) la linea mediana dell'asse anteriore e la linea mediana di un asse virtuale equidistante dal secondo e dal terzo asse nel caso di veicolo a tre assi.

3.8.2.3.2. Regolazioni dei sedili

- a) i sedili vanno regolati nelle rispettive posizioni posteriori più esterne;
- b) lo schienale, se regolabile, va regolato in modo da potervi alloggiare la macchina tridimensionale per la determinazione del punto H con un angolo d'inclinazione di 25 gradi;
- c) lo schienale, se non è regolabile, deve trovarsi nella posizione prevista dal costruttore del veicolo;
- d) se il sedile è regolabile in altezza, deve essere regolato nella posizione più bassa.

3.8.2.3.3. Condizioni del veicolo

- a) il veicolo deve essere nelle condizioni di carico corrispondenti alla sua massa massima;
- b) le ruote del veicolo devono essere nella direzione del suo asse longitudinale.

3.8.2.3.4. Le prescrizioni di cui al punto 3.8.2.3.2 non si applicano se il veicolo è munito di una parete o di una paratia.

3.8.2.3.5. Misurazione della lunghezza del vano carico

- a) se il veicolo non è munito di una parete o di una paratia, la lunghezza va misurata da un piano verticale tangente al punto posteriore più esterno dell'estremità superiore dello schienale alla porta o alla sponda o al vetro interni posteriori chiusi;
- b) se il veicolo è munito di una parete o di una paratia, la lunghezza va misurata da un piano verticale tangente al punto posteriore più esterno della paratia o della parete alla porta o alla sponda o al vetro interni posteriori chiusi, secondo i casi;
- c) le prescrizioni relative alla lunghezza vanno soddisfatte almeno lungo una linea orizzontale situata sul piano verticale longitudinale che attraversa la linea mediana del veicolo, a livello del piano di carico.

3.8.3. Oltre ai criteri generali di cui ai punti da 3.2 a 3.6, per la classificazione dei veicoli in cui il vano del conducente e il carico non si trovano in un'unica unità (per esempio carrozzeria "BE") si devono rispettare anche i criteri di cui ai punti da 3.8.3.1 a 3.8.3.4.

3.8.3.1. Se il veicolo è a carrozzeria chiusa, si applicano le prescrizioni a seguire:

- a) il carico delle merci deve essere possibile attraverso una porta, una sponda, un pannello posteriori o altri mezzi;
- b) l'altezza minima dell'apertura di carico deve essere almeno 800 mm e la superficie dell'apertura di carico deve essere almeno 12 800 cm²;
- c) la lunghezza minima del vano carico deve essere almeno il 40 % dell'interasse.

3.8.3.2. Se il vano carico del veicolo è di tipo aperto, si applicano solo le prescrizioni di cui al punto 3.8.3.1 lettere a) e c).

3.8.3.3. Per l'applicazione delle disposizioni di cui al punto 3.8.3, le definizioni di cui al punto 3.8.2 si applicano mutatis mutandis.

3.8.3.4. Tuttavia, le prescrizioni relative alla lunghezza del vano carico vanno soddisfatte lungo una linea orizzontale situata sul piano longitudinale che attraversa la linea mediana del veicolo, a livello del piano di carico.

4. Criteri per la sottoclassificazione dei veicoli quali veicoli fuoristrada

4.1. I veicoli M₁ o N₁ vanno sottoclassificati quali veicoli fuoristrada, se soddisfano tutte le prescrizioni a seguire:

- a) almeno un asse anteriore e un asse posteriore sono progettati per essere simultaneamente motori, indipendentemente dalla possibilità di disinnestare la motricità di un asse;
- b) sono muniti di almeno un meccanismo di bloccaggio del differenziale o di un meccanismo avente effetto analogo;
- c) possono percorrere una pendenza di almeno il 25 % senza rimorchio;
- d) soddisfano cinque delle sei prescrizioni a seguire:
 - i) avere un angolo d'attacco di almeno 25 gradi;
 - ii) avere un angolo di uscita di almeno 20 gradi;

- iii) avere un angolo di rampa di almeno 20 gradi;
 - iv) avere un'altezza libera dal suolo sotto l'asse anteriore di almeno 180 mm;
 - v) avere un'altezza libera dal suolo sotto l'asse posteriore di almeno 180 mm;
 - vi) avere un'altezza libera dal suolo tra gli assi di almeno 200 mm.
- 4.2. I veicoli delle categorie M₂, N₂ o M₃ la cui massa massima non supera le 12 tonnellate vanno sottoclassificati quali veicoli fuoristrada, se soddisfano la prescrizione di cui alla lettera a) o entrambe le prescrizioni di cui alle lettere b) e c):
- a) tutti i loro assi sono simultaneamente motori, indipendentemente dalla possibilità di disinnestare la motricità di uno o più assi;
 - b) i) almeno un asse anteriore e un asse posteriore sono progettati per essere simultaneamente motori, indipendentemente dalla possibilità di disinnestare la motricità di un asse;
ii) sono muniti di almeno un meccanismo di bloccaggio del differenziale o di un meccanismo avente il medesimo effetto;
iii) possono percorrere una pendenza del 25 % senza rimorchio;
 - c) soddisfano almeno cinque delle sei prescrizioni a seguire, se la loro massa massima non supera le 7,5 tonnellate, e almeno quattro, se la loro massa massima supera le 7,5 tonnellate:
 - i) avere un angolo d'attacco di almeno 25 gradi;
 - ii) avere un angolo di uscita di almeno 25 gradi;
 - iii) avere un angolo di rampa di almeno 25 gradi;
 - iv) avere un'altezza libera dal suolo sotto l'asse anteriore di almeno 250 mm;
 - v) avere un'altezza libera dal suolo tra gli assi di almeno 300 mm;
 - vi) avere un'altezza libera dal suolo sotto l'asse posteriore di almeno 250 mm.
- 4.3. I veicoli delle categorie M₃, o N₃ la cui massa massima supera le 12 tonnellate vanno sottoclassificati quali veicoli fuoristrada, se soddisfano la prescrizione di cui alla lettera a) o entrambe le prescrizioni di cui alle lettere b) e c):
- a) tutti i loro assi sono simultaneamente motori, indipendentemente dalla possibilità di disinnestare la motricità di uno o più assi;
 - b) i) almeno la metà degli assi (o due assi su tre nel caso di un veicolo a tre assi e mutatis mutandis nel caso di un veicolo a cinque assi) sono progettati per essere simultaneamente motori, indipendentemente dalla possibilità di disinnestare la motricità di un asse;
ii) sono muniti di almeno un meccanismo di bloccaggio del differenziale o di un meccanismo avente effetto analogo;
iii) possono percorrere una pendenza del 25 % senza rimorchio;
 - c) soddisfano almeno quattro delle sei prescrizioni a seguire:
 - i) avere un angolo d'attacco di almeno 25 gradi;
 - ii) avere un angolo di uscita di almeno 25 gradi;
 - iii) avere un angolo di rampa di almeno 25 gradi;
 - iv) avere un'altezza libera dal suolo sotto l'asse anteriore di almeno 250 mm;
 - v) avere un'altezza libera dal suolo tra gli assi di almeno 300 mm;
 - vi) avere un'altezza libera dal suolo sotto l'asse posteriore di almeno 250 mm.
- 4.4. La procedura di controllo della conformità secondo le prescrizioni geometriche di cui alla presente sezione è descritta nell'appendice 1.

5. **Veicoli per uso speciale**

	Nome	Codice	Definizione
5.1.	Camper	SA	un veicolo della categoria M con vano abitabile contenente almeno le seguenti attrezzature: a) posti a sedere e tavolo; b) cuccette eventualmente ottenute ribaltando i sedili; c) impianti di cottura; d) armadi o ripostigli. Queste attrezzature devono essere fisse. Tuttavia, il tavolo può essere di tipo amovibile.
5.2.	Veicolo blindato	SB	un veicolo destinato alla protezione delle persone o delle merci trasportate, con carrozzeria a prova di proiettile.
5.3.	Ambulanza	SC	un veicolo della categoria m adibito al trasporto di feriti o ammalati e dotato di apposite attrezzature speciali. Il vano adibito al trasporto dei pazienti deve soddisfare le prescrizioni tecniche della norma EN 1789:2007 "Veicoli medici e loro attrezzatura — Autoambulanze" ad eccezione della sezione 6.5 "Elenco delle attrezzature".
5.4.	Autofunebre	SD	un veicolo della categoria M adibito al trasporto delle salme e dotato di apposite attrezzature speciali.
5.5.	Veicolo con accesso per sedie a rotelle	SH	un veicolo della categoria M ₁ costruito o trasformato in modo specifico per accogliere una o più persone su sedia a rotelle durante il trasporto su strada.
5.6.	Caravan	SE	un veicolo della categoria O come definito al termine n. 3.2.1.3. della norma ISO 3833:1977.
5.7.	Gru mobile	SF	un veicolo della categoria N ₃ , non equipaggiato per il trasporto di merci, munito di una gru il cui momento di sollevamento è pari o superiore a 400 kNm.
5.8.	Gruppo speciale	SG	un veicolo per uso speciale che non rientra in nessuna delle definizioni riportate nella presente sezione.
5.9.	Carrello "dolly"	SJ	un veicolo della categoria O munito di ralla che sostiene un semirimorchio al fine di trasformarlo in un rimorchio.
5.10.	Rimorchio per trasporto eccezionale	SK	un veicolo della categoria O ₄ destinato al trasporto di carichi indivisibili, soggetto a limitazioni della velocità e di circolazione a causa delle sue dimensioni. Rientrano in questa voce anche i rimorchi modulari idraulici, indipendentemente dal numero di moduli.

6. **Osservazioni**

6.1. L'omologazione non viene rilasciata:

- a) ai carrelli "dolly" come definiti nella sezione 5, parte A, del presente allegato;
- b) ai rimorchi a timone rigido come definiti nella sezione 4, parte C, del presente allegato;
- c) ai rimorchi che possono trasportare persone su strada.

6.2. Il punto 6.1 non pregiudica le prescrizioni dell'articolo 23 sull'omologazione nazionale delle piccole serie.

PARTE B

Criteri per i tipi, le varianti e le versioni di veicoli1. **Categoria M₁**

1.1. Tipo di veicolo

1.1.1. Un "tipo di veicolo" è costituito da veicoli che hanno in comune tutte le caratteristiche a seguire:

- a) il nome del costruttore.

Se cambia la forma giuridica della società, non è necessario rilasciare una nuova omologazione;

- b) nel caso di una struttura autoportante, la progettazione e l'assemblaggio delle parti fondamentali della struttura della carrozzeria.

Lo stesso si applica mutatis mutandis ai veicoli la cui carrozzeria è imbullonata o saldata ad un telaio separato;

- c) nel caso di veicoli costruiti in più fasi, il costruttore e il tipo di veicolo della fase precedente.

1.1.2. In deroga alle prescrizioni di cui al punto 1.1.1, lettera b), quando il costruttore usa il pavimento della struttura della carrozzeria e gli elementi costitutivi fondamentali che formano la parte anteriore della struttura della carrozzeria situata immediatamente di fronte all'alloggiamento del parabrezza nella costruzione di diversi tipi di carrozzerie (ad esempio una berlina e una coupé), tali veicoli possono considerarsi appartenenti allo stesso tipo. Spetta al costruttore comprovare quanto sopra.

1.1.3. Un tipo è costituito almeno da una variante e da una versione.

1.2. Variante

1.2.1. Una "variante", all'interno di un tipo di veicolo, raggruppa i veicoli che hanno in comune tutte le caratteristiche costruttive a seguire:

- a) il numero di porte laterali o il tipo di carrozzeria come definito nella sezione 1, parte C, quando il costruttore applica il criterio di cui al punto 1.1.2;
- b) il motopropulsore per quanto riguarda le seguenti caratteristiche costruttive:
 - i) il tipo di alimentazione di energia (motore a combustione interna, motore elettrico o altro);
 - ii) il principio di funzionamento (accensione comandata, accensione spontanea o altro);
 - iii) il numero e la disposizione dei cilindri nel caso di motore a combustione interna (L4, V6 o altro);
- c) il numero di assi;
- d) il numero e l'interconnessione degli assi motore;
- e) il numero di assi sterzanti;
- f) la fase di completamento (ad esempio: completo/incompleto).

1.3. Versione

1.3.1. Una "versione", all'interno di una variante, raggruppa i veicoli che hanno in comune tutte le caratteristiche a seguire:

- a) la massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile;
- b) la cilindrata, nel caso di motore a combustione interna;
- c) la potenza massima del motore o la potenza nominale continua massima (motore elettrico);
- d) il tipo di carburante (benzina, gasolio, GPL, bicarburante o altro);
- e) il numero massimo di posti a sedere;
- f) il livello sonoro in marcia;
- g) il livello delle emissioni dei gas di scarico (ad esempio Euro 5, Euro 6 o altro);
- h) ciclo misto o ponderato, emissioni di CO₂ ciclo misto;
- i) il consumo di energia elettrica (ponderato, misto);
- j) ciclo misto o ponderato, consumo di carburante ciclo misto;
- k) l'esistenza di una tecnologia innovativa, come definita all'articolo 12, del regolamento (CE) n. 443/2009 ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ GU L 140 del 5.6.2009, pag. 1.

2. **Categorie M₂ e M₃**

2.1. Tipo di veicolo

2.1.1. Un "tipo di veicolo" è costituito da veicoli che hanno in comune tutte le caratteristiche a seguire:

- a) il nome del costruttore.
Se cambia la forma giuridica della società, non è necessario rilasciare una nuova omologazione;
- b) la categoria;
- c) i seguenti aspetti di costruzione e di progettazione:
 - i) la progettazione e la costruzione degli elementi costitutivi fondamentali del telaio;
 - ii) nel caso di una struttura autoportante, la progettazione e la costruzione degli elementi costitutivi fondamentali della struttura della carrozzeria;
- d) il numero di piani (uno o due);
- e) il numero di unità (rigido/snodato);
- f) il numero di assi;
- g) la modalità di alimentazione di energia (a bordo o esterna);
- h) nel caso di veicoli costruiti in più fasi, il costruttore e il tipo di veicolo della fase precedente.

2.1.2. Un tipo è costituito almeno da una variante e da una versione.

2.2. Variante

2.2.1. Una "variante", all'interno di un tipo di veicolo, raggruppa i veicoli che hanno in comune tutte le caratteristiche costruttive a seguire:

- a) il tipo di carrozzeria come definito nella sezione 2, parte C;
- b) la classe o la combinazione di classi dei veicoli, come definita al punto 2.1.1, dell'allegato I, della direttiva 2001/85/CE (solo nel caso di veicoli completi e completati);
- c) la fase di completamento (ad esempio: completo/incompleto/completato);
- d) il motopropulsore per quanto riguarda le seguenti caratteristiche costruttive:
 - i) il tipo di alimentazione di energia (motore a combustione interna, motore elettrico o altro);
 - ii) il principio di funzionamento (accensione comandata, accensione spontanea o altro);
 - iii) il numero e la disposizione dei cilindri nel caso di motore a combustione interna (L6, V8 o altro).

2.3. Versione

2.3.1. Una "versione", all'interno di una variante, raggruppa i veicoli che hanno in comune tutte le caratteristiche a seguire:

- a) la massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile;
- b) la capacità o meno del veicolo di trainare un rimorchio;
- c) la cilindrata, nel caso di motore a combustione interna;
- d) la potenza massima del motore o la potenza nominale continua massima (motore elettrico);
- e) il tipo di carburante (benzina, gasolio, GPL, bicarburante o altro);
- f) il livello sonoro in marcia;
- g) il livello delle emissioni dei gas di scarico (ad esempio Euro IV, Euro V o altro).

3. **Categoria N₁**

3.1. Tipo di veicolo

3.1.1. Un "tipo di veicolo" è costituito da veicoli che hanno in comune tutte le caratteristiche a seguire:

- a) il nome del costruttore.
Se cambia la forma giuridica della società, non è necessario rilasciare una nuova omologazione;

- b) nel caso di una struttura autoportante, la progettazione e l'assemblaggio delle parti fondamentali della struttura della carrozzeria;
 - c) nel caso di una struttura non autoportante, la progettazione e la costruzione degli elementi costitutivi fondamentali del telaio;
 - d) nel caso di veicoli costruiti in più fasi, il costruttore e il tipo di veicolo della fase precedente.
- 3.1.2. In deroga alle prescrizioni di cui al punto 3.1.1, lettera b), quando il costruttore usa il pavimento della struttura della carrozzeria e gli elementi costitutivi fondamentali che formano la parte anteriore della struttura della carrozzeria situata immediatamente di fronte all'alloggiamento del parabrezza nella costruzione di diversi tipi di carrozzerie (ad esempio un furgone e un cabinato, interassi diversi e altezze del tetto diverse), tali veicoli possono considerarsi appartenenti allo stesso tipo. Spetta al costruttore comprovare quanto sopra.
- 3.1.3. Un tipo è costituito almeno da una variante e da una versione.
- 3.2. Variante
- 3.2.1. Una "variante", all'interno di un tipo di veicolo, raggruppa i veicoli che hanno in comune tutte le caratteristiche costruttive a seguire:
- a) il numero di porte laterali o il tipo di carrozzeria come definito nella sezione 3, parte C (per i veicoli completi e completati), quando il costruttore applica il criterio di cui al punto 3.1.2;
 - b) la fase di completamento (ad esempio: completo/incompleto/completato);
 - c) il motore per quanto riguarda le seguenti caratteristiche costruttive:
 - i) il tipo di alimentazione di energia (motore a combustione interna, motore elettrico o altro);
 - ii) il principio di funzionamento (accensione comandata, accensione spontanea o altro);
 - iii) il numero e la disposizione dei cilindri nel caso di motore a combustione interna (L6, V8 o altro);
 - d) il numero di assi;
 - e) il numero e l'interconnessione degli assi motore;
 - f) il numero di assi sterzanti.
- 3.3. Versione
- 3.3.1. Una "versione", all'interno di una variante, raggruppa i veicoli che hanno in comune tutte le caratteristiche a seguire:
- a) la massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile;
 - b) la cilindrata, nel caso di motore a combustione interna;
 - c) la potenza massima del motore o la potenza nominale continua massima (motore elettrico);
 - d) il tipo di carburante (benzina, gasolio, GPL, bicarburante o altro);
 - e) il numero massimo di posti a sedere;
 - f) il livello sonoro in marcia;
 - g) il livello delle emissioni dei gas di scarico (ad esempio Euro 5, Euro 6 o altro);
 - h) ciclo misto o ponderato, emissioni di CO₂ ciclo misto;
 - i) il consumo di energia elettrica (ponderato, misto);
 - j) ciclo misto o ponderato, consumo di carburante ciclo misto.
4. **Categorie N₂ e N₃**
- 4.1. Tipo di veicolo
- 4.1.1. Un "tipo di veicolo" è costituito da veicoli che hanno in comune tutte le caratteristiche fondamentali a seguire:
- a) il nome del costruttore.

Se cambia la forma giuridica della società, non è necessario rilasciare una nuova omologazione;
 - b) la categoria;
 - c) la progettazione e la costruzione del telaio comuni ad un'unica linea di prodotto;
 - d) il numero di assi;
 - e) nel caso di veicoli costruiti in più fasi, il costruttore e il tipo di veicolo della fase precedente.
- 4.1.2. Un tipo è costituito almeno da una variante e da una versione.

4.2. Variante

4.2.1. Una "variante", all'interno di un tipo di veicolo, raggruppa i veicoli che hanno in comune tutte le caratteristiche costruttive a seguire:

- a) la concezione della struttura della carrozzeria o il tipo di carrozzeria di cui alla sezione 3, parte C e all'appendice 2 (solo per i veicoli completi e completati);
- b) la fase di completamento (ad esempio: completo/incompleto/completato);
- c) il motopropulsore per quanto riguarda le seguenti caratteristiche costruttive:
 - i) il tipo di alimentazione di energia (motore a combustione interna, motore elettrico o altro);
 - ii) il principio di funzionamento (accensione comandata, accensione spontanea o altro);
 - iii) il numero e la disposizione dei cilindri nel caso di motore a combustione interna (L6, V8 o altro);
- d) il numero e l'interconnessione degli assi motore;
- e) il numero di assi sterzanti.

4.3. Versione

4.3.1. Una "versione", all'interno di una variante, raggruppa i veicoli che hanno in comune tutte le caratteristiche a seguire:

- a) la massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile;
- b) la capacità o meno di trainare un rimorchio, come segue:
 - i) un rimorchio non frenato;
 - ii) un rimorchio con un sistema di frenatura a inerzia, come definito al punto 2.12 del regolamento UNECE n. 13;
 - iii) un rimorchio con un sistema di frenatura continuo o semicontinuo, come definiti ai punti 2.9 e 2.10 del regolamento UNECE n. 13;
 - iv) un rimorchio della categoria O₄ che comporta una massa massima ammissibile del veicolo combinato non superiore alle 44 tonnellate;
 - v) un rimorchio della categoria O₄ che comporta una massa massima ammissibile del veicolo combinato superiore alle 44 tonnellate;
- c) la cilindrata;
- d) la potenza massima del motore;
- e) il tipo di carburante (benzina, gasolio, GPL, bicarburante o altro);
- f) il livello sonoro in marcia;
- g) il livello delle emissioni dei gas di scarico (ad esempio Euro IV, Euro V o altro).

5. **Categorie O₁ e O₂**

5.1. Tipo di veicolo

5.1.1. Un "tipo di veicolo" è costituito da veicoli che hanno in comune tutte le caratteristiche a seguire:

- a) il nome del costruttore.

Se cambia la forma giuridica della società, non è necessario rilasciare una nuova omologazione;

- b) la categoria;
- c) la concezione, come definita nella sezione 4, parte C;

d) i seguenti aspetti di costruzione e di progettazione:

- i) la progettazione e la costruzione degli elementi costitutivi fondamentali del telaio;
 - ii) nel caso di una struttura autoportante, la progettazione e la costruzione degli elementi costitutivi fondamentali della struttura della carrozzeria;
- e) il numero di assi;
- f) nel caso di veicoli costruiti in più fasi, il costruttore e il tipo di veicolo della fase precedente.

5.1.2. Un tipo è costituito almeno da una variante e da una versione.

5.2. Variante

5.2.1. Una "variante", all'interno di un tipo di veicolo, raggruppa i veicoli che hanno in comune tutte le caratteristiche costruttive a seguire:

- a) il tipo di carrozzeria di cui all'appendice 2 (per i veicoli completi e completati);
- b) la fase di completamento (ad esempio: completo/incompleto/completato);
- c) il tipo di sistema di frenatura (per esempio non frenato/a inerzia/assistito).

5.3. Versione

5.3.1. Una "versione", all'interno di una variante, raggruppa i veicoli che hanno in comune tutte le caratteristiche a seguire:

- a) la massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile;
- b) la concezione delle sospensioni (pneumatiche, di acciaio o di gomma, barra di torsione o altro);
- c) la concezione del timone (triangolare, tubolare o altro).

6. Categorie O₃ e O₄

6.1. Tipo di veicolo

6.1.1. Un "tipo di veicolo" è costituito da veicoli che hanno in comune tutte le caratteristiche a seguire:

- a) nome del costruttore.
Se cambia la forma giuridica della società, non è necessario rilasciare una nuova omologazione;
- b) la categoria;
- c) la concezione del rimorchio relativamente alle definizioni di cui alla sezione 4, parte C;
- d) i seguenti aspetti di costruzione e di progettazione:
 - i) la progettazione e la costruzione degli elementi costitutivi fondamentali del telaio;
 - ii) nel caso di rimorchi con una struttura autoportante, la progettazione e la costruzione degli elementi costitutivi fondamentali della struttura della carrozzeria;
- e) il numero di assi;
- f) nel caso di veicoli costruiti in più fasi, il costruttore e il tipo di veicolo della fase precedente.

6.1.2. Un tipo è costituito almeno da una variante e da una versione.

6.2. Varianti

6.2.1. Una "variante", all'interno di un tipo di veicolo, raggruppa i veicoli che hanno in comune tutte le caratteristiche costruttive e di progettazione a seguire:

- a) il tipo di carrozzeria di cui all'appendice 2 (per i veicoli completi e completati);
- b) la fase di completamento (ad esempio: completo/incompleto/completato);
- c) la concezione delle sospensioni (di acciaio, pneumatiche o idrauliche);
- d) le seguenti caratteristiche tecniche:
 - i) la capacità o meno del telaio di estendersi;
 - ii) l'altezza del piano (normale, caricatore basso, caricatore semi-basso, ecc.).

6.3. Versioni

6.3.1. Una "versione", all'interno di una variante, raggruppa i veicoli che hanno in comune tutte le caratteristiche a seguire:

- a) la massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile;
- b) le suddivisioni o le combinazioni di suddivisioni di cui ai punti 3.2 e 3.3, dell'allegato I, della direttiva 96/53/CE in cui rientra la distanza tra due assi consecutivi che costituiscono un gruppo;
- c) la definizione degli assi relativamente a:
 - i) gli assi sollevabili (numero e posizione);
 - ii) gli assi scaricabili (numero e posizione);
 - iii) gli assi sterzanti (numero e posizione).

7. Prescrizioni comuni a tutte le categorie di veicoli

7.1. Se un veicolo rientra in diverse categorie in virtù della sua massa massima o del numero di posti a sedere o di entrambi, il costruttore può scegliere di usare i criteri dell'una o dell'altra categoria di veicoli per la definizione delle varianti e delle versioni.

7.1.1. Esempi:

- a) un veicolo "A" può essere omologato come N_1 (3,5 tonnellate) e N_2 (4,2 tonnellate) in relazione alla sua massa massima. In tal caso, i parametri riportati nella categoria N_1 si possono usare anche per il veicolo che rientra nella categoria N_2 (o viceversa);
- b) un veicolo "B" può essere omologato come M_1 e M_2 in relazione al numero di posti a sedere (7+1 o 10+1), i parametri riportati nella categoria M_1 si possono usare anche per il veicolo che rientra nella categoria M_2 (o viceversa).

7.2. Un veicolo della categoria N può essere omologato in riferimento alle prescrizioni delle categorie M_1 o M_2 , secondo i casi, se è destinato ad essere trasformato in un veicolo di una di tali categorie nella fase successiva di una procedura di omologazione in più fasi.

7.2.1. Questa possibilità è prevista solo per i veicoli incompleti.

Tali veicoli devono essere identificati da un codice variante specifico attribuito dal costruttore del veicolo base.

7.3. Denominazioni dei tipi, delle varianti e delle versioni.

7.3.1. Il costruttore attribuisce un codice alfanumerico, composto da lettere romane e/o numeri arabi, a ciascun tipo, a ciascuna variante e a ciascuna versione del veicolo.

L'uso di parentesi e trattini è consentito purché non sostituiscano una lettera o un numero.

7.3.2. Il codice completo è denominato: Tipo-Variante-Versione o "TVV".

7.3.3. Il TVV identifica chiaramente e inequivocabilmente una combinazione unica di caratteristiche tecniche in relazione ai criteri definiti nella parte B del presente allegato.

7.3.4. Lo stesso costruttore può usare lo stesso codice per definire un tipo di veicolo che rientra in due o più categorie.

7.3.5. Lo stesso costruttore non può usare lo stesso codice per definire un tipo di veicolo per più di una omologazione all'interno della stessa categoria di veicoli.

7.4. Numero di caratteri che compongono il TVV

7.4.1. Il numero di caratteri non deve superare:

- a) 15 per il codice relativo al tipo di veicolo;
- b) 25 per il codice relativo a una variante;
- c) 35 per il codice relativo a una versione.

7.4.2. Il codice alfanumerico "TVV" completo non deve contenere più di 75 caratteri.

7.4.3. Quando si usa il TVV completo, si deve lasciare uno spazio tra il tipo, la variante e la versione.

Esempio di TVV: 159AF[...spazio]0054[...spazio]977K(BE).

PARTE C

Definizione dei tipi di carrozzeria**0. Considerazioni generali**

- 0.1. Il tipo di carrozzeria di cui alla sezione 9 dell'allegato I e alla parte 1 dell'allegato III, nonché il codice della carrozzeria di cui al punto 38 dell'allegato IX, vanno indicati per mezzo di codici.

L'elenco di codici si applica essenzialmente ai veicoli completi e completati.

- 0.2. Per quanto concerne i veicoli delle categorie M, il tipo di carrozzeria è identificato tramite due lettere, come specificato nelle sezioni 1 e 2.
- 0.3. Per quanto concerne i veicoli delle categorie N e O, il tipo di carrozzeria è identificato tramite due lettere, come specificato nelle sezioni 3 e 4.
- 0.4. Ove necessario (specialmente per i tipi di carrozzeria di cui ai punti 3.1 e 3.6 e ai punti da 4.1 a 4.4 rispettivamente), tali lettere possono essere integrate da due cifre.
- 0.4.1. L'elenco delle cifre è riportato nell'appendice 2 del presente allegato.
- 0.5. Per i veicoli per uso speciale, il tipo di carrozzeria da usare è legato alla categoria del veicolo.

1. Veicoli appartenenti alla categoria M₁

Rif.	Codice	Nome	Definizione
1.1.	AA	Berlina	Un veicolo definito al termine 3.1.1.1 della norma ISO n. 3833-1977, munito di almeno quattro finestrini laterali.
1.2.	AB	Due volumi	Una berlina, come definita al punto 1.1, munita di un portellone nella parte posteriore del veicolo.
1.3.	AC	Familiare	Un veicolo definito al termine 3.1.1.4 della norma ISO n. 3833-1977.
1.4.	AD	Coupé	Un veicolo definito al termine 3.1.1.5 della norma ISO n. 3833-1977.
1.5.	AE	Decapottabile	Un veicolo definito al termine 3.1.1.6 della norma ISO n. 3833-1977. Tuttavia una decapottabile può non avere nessuna porta.
1.6.	AF	Veicolo multiuso	Un veicolo diverso da AG e dai veicoli di cui alle lettere da AA a AE, destinato al trasporto di passeggeri e dei loro bagagli o occasionalmente al trasporto di merci in un unico vano.
1.7.	AG	Furgone	Un veicolo definito al termine 3.1.1.4.1 della norma ISO n. 3833-1977. Tuttavia, il vano bagagli deve essere completamente separato dal vano passeggeri. Inoltre, il punto di riferimento del posto a sedere del conducente non deve necessariamente trovarsi ad almeno 750 mm dalla superficie di sostegno del veicolo.

2. Veicoli appartenenti alle categorie M₂ o M₃

Rif.	Codice	Nome	Definizione
2.1.	CA	Veicolo a un piano	Un veicolo in cui gli spazi destinati alle persone sono disposti su un unico livello o in modo da non costituire due livelli sovrapposti;
2.2.	CB	Veicolo a due piani	Un veicolo definito al punto 2.1.6 dell'allegato I della direttiva 2001/85/CE;
2.3.	CC	Autoarticolato a un piano	Un veicolo definito al punto 2.1.3 dell'allegato I della direttiva 2001/85/CE, ad un piano;
2.4.	CD	Autoarticolato a due piani	Un veicolo definito al punto 2.1.3.1 dell'allegato I della direttiva 2001/85/CE;

Rif.	Codice	Nome	Definizione
2.5.	CE	Veicolo a un piano e pianale ribassato	Un veicolo definito al punto 2.1.4 dell'allegato I della direttiva 2001/85/CE, ad un piano;
2.6.	CF	Veicolo a due piani e pianale ribassato	Un veicolo definito al punto 2.1.4 dell'allegato I della direttiva 2001/85/CE, a due piani;
2.7.	CG	Autoarticolato a un piano e pianale ribassato	Un veicolo che possiede le caratteristiche tecniche di cui ai punti 2.3 e 2.5;
2.8.	CH	Autoarticolato a due piani e pianale ribassato	Un veicolo che possiede le caratteristiche tecniche di cui ai punti 2.4 e 2.6;
2.9.	CI	Veicolo a cielo aperto ad un piano	Un veicolo con una parte di tetto o senza tetto;
2.10.	CJ	Veicolo a cielo aperto a due piani	Un veicolo privo di tetto su tutto o parte del piano superiore;
2.11.	CX	Telaio di autobus	Un veicolo incompleto composto solamente dall'insieme delle traverse o dei tubi del telaio, dal motopropulsore e dagli assi, destinato ad essere completato con la carrozzeria e personalizzato secondo le esigenze del trasportatore.

3. Veicoli a motore delle categorie N₁, N₂ o N₃

Rif.	Codice	Nome	Definizione
3.1.	BA	Autocarro	Un veicolo progettato e costruito esclusivamente o principalmente per trasportare merci. Può anche trainare un rimorchio.
3.2.	BB	Furgone	Un autocarro in cui il vano del conducente e il vano carico si trovano in un'unica unità;
3.3.	BC	Motrice per semirimorchio	Un veicolo trattore progettato e costruito esclusivamente o principalmente per trainare semirimorchi;
3.4.	BD	Trattore stradale	Un veicolo trattore progettato e costruito esclusivamente per trainare rimorchi diversi dai semirimorchi;
3.5.	BE	Furgone con vano di carico aperto	Un veicolo la cui massa massima non supera i 3 500 kg e in cui i posti a sedere e il vano carico non sono situati in un unico vano;
3.6.	BX	Telaio cabinato o telaio coperto	Un veicolo incompleto composto solamente da una cabina (completa o parziale), dalle traverse del telaio, dal motopropulsore e dagli assi, destinato ad essere completato con la carrozzeria e personalizzato secondo le esigenze del trasportatore.

4. Veicoli della categoria O

Rif.	Codice	Nome	Definizione
4.1.	DA	Semirimorchio	Un rimorchio progettato e costruito per essere agganciato ad una motrice o a un carrello "dolly" e per trasferire un carico verticale significativo sulla motrice o sul carrello "dolly". Il dispositivo di traino da usare per un veicolo combinato deve essere costituito da un perno di ralla e da una ralla.
4.2.	DB	Rimorchio a timone	Un rimorchio munito di almeno due assi di cui almeno uno è un asse sterzante: a) munito di un dispositivo di traino che può spostarsi verticalmente (rispetto al rimorchio) e b) che trasferisce un carico verticale statico inferiore a 100 daN sul veicolo trattore.

Rif.	Codice	Nome	Definizione
4.3.	DC	Rimorchio ad asse centrale	Un rimorchio i cui assi sono posizionati vicino al centro di gravità del veicolo (se caricato in modo uniforme), cosicché solo un carico verticale statico ridotto, che non supera il 10 % del carico corrispondente alla massa massima del rimorchio, o un carico di 1 000 daN (il minore tra i due) è trasferito al veicolo trattore.
4.4.	DE	Rimorchio a timone rigido	Un rimorchio con un asse o un gruppo di assi montato con un timone che trasferisce un carico statico non superiore a 4 000 daN al veicolo trattore per il modo in cui è costruito e che non corrisponde alla definizione di rimorchio ad asse centrale. Il dispositivo di traino da usare per un veicolo combinato non deve essere costituito da un perno di ralla e da una ralla.

Appendice 1

Procedura per verificare se un veicolo può essere classificato come veicolo fuoristrada**0. Considerazioni generali**

- 0.1. La procedura descritta nella presente appendice si applica al fine di classificare un veicolo quale veicolo fuoristrada.

1. Condizioni di prova per le misurazioni geometriche

- 1.1. I veicoli delle categorie M_1 o N_1 devono essere scarichi, con un manichino uomo del 50° percentile seduto sul sedile del conducente e completi di liquido di raffreddamento, lubrificanti, carburante, attrezzi e ruota di scorta (se fornita di serie).

Il manichino può essere sostituito da un dispositivo simile avente la stessa massa.

- 1.2. I veicoli diversi da quelli di cui al punto 1.1 devono essere caricati alla rispettiva massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile.

La distribuzione della massa sugli assi deve rappresentare il caso peggiore in relazione alla conformità ai relativi criteri.

- 1.3. Un veicolo rappresentativo del tipo deve essere presentato al servizio tecnico nelle condizioni di cui al punto 1.1 o 1.2. Il veicolo deve essere fermo, con le ruote nella direzione del suo asse longitudinale.

Il pavimento su cui si effettuano le misurazioni deve essere il più possibile piatto e orizzontale (inclinazione massima 0,5 %).

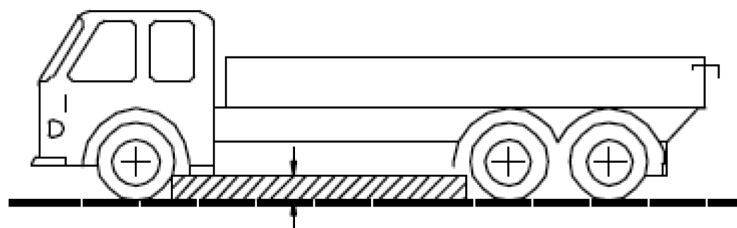
2. Misurazione degli angoli di aggancio, di uscita e di rampa

- 2.1. L'angolo di aggancio deve essere misurato secondo il punto 6.10 della norma ISO 612:1978.
- 2.2. L'angolo di uscita deve essere misurato secondo il punto 6.11 della norma ISO 612:1978.
- 2.3. L'angolo di rampa deve essere misurato secondo il punto 6.9 della norma ISO 612:1978.
- 2.4. Quando si misura l'angolo di uscita, si possono collocare dispositivi di protezione antincastro posteriore regolabili in altezza fissati nella posizione superiore.
- 2.5. La prescrizione di cui al punto 2.4 non deve essere interpretata come un obbligo di dotare il veicolo base di una protezione antincastro posteriore di serie. Tuttavia, il costruttore del veicolo base deve informare il costruttore della fase successiva in merito al fatto che il veicolo deve soddisfare le prescrizioni relative all'angolo di uscita se munito di una protezione antincastro posteriore.

3. Misurazione dell'altezza libera dal suolo

- 3.1. Altezza libera dal suolo tra gli assi
- 3.1.1. "Altezza libera dal suolo tra gli assi", la distanza minima tra il piano di appoggio ed il punto fisso più basso del veicolo.

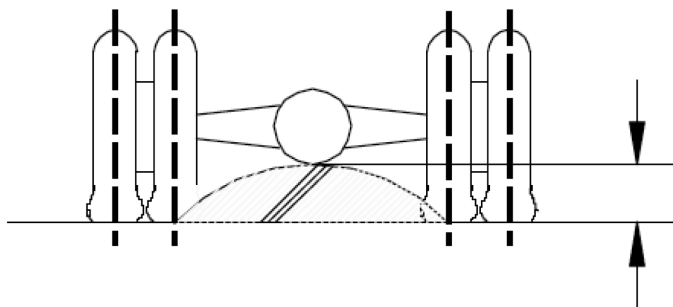
Per l'applicazione della definizione è necessario considerare la distanza tra l'ultimo asse di un gruppo di assi anteriore e il primo asse di un gruppo di assi posteriore.



3.1.2. Nessuna parte rigida del veicolo deve sporgere nell'area ombreggiata indicata nella figura.

3.2. Altezza minima dal suolo di un asse

3.2.1. "Altezza minima dal suolo di un asse", la distanza misurata dal punto più alto di un arco di circonferenza che passa per il centro della superficie di appoggio delle ruote di un asse (delle ruote interne nel caso di pneumatici gemellati) e tocca il punto fisso più basso del veicolo tra le ruote.



3.2.2. Ove opportuno, si deve misurare l'altezza minima su ciascuno degli assi di un gruppo di assi.

4. Pendenza superabile

4.1. "Pendenza massima superabile", la massima pendenza che un veicolo può superare.

4.2. È necessario eseguire una prova per controllare la pendenza superabile di un veicolo incompleto e di un veicolo completo delle categorie M_2 , M_3 , N_2 e N_3 .

4.3. La prova deve essere eseguita dal servizio tecnico su un veicolo rappresentativo del tipo da sottoporre a prova.

4.4. Su richiesta del costruttore e alle condizioni di cui all'allegato XVI, la pendenza superabile di un tipo di veicolo può essere comprovata mediante una prova virtuale.

5. Condizioni di prova e criterio del superamento/fallimento

5.1. Fino al 31 ottobre 2014 si applicano le prescrizioni di cui alla sezione 7.5 dell'allegato I della direttiva 97/27/CE.

Dal 1° novembre 2014 si applicano le condizioni di prova adottate con il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾, a norma dell'articolo 14 di tale regolamento.

5.2. Il veicolo deve percorrere la salita a velocità costante senza alcuno slittamento delle ruote in senso longitudinale o laterale.

⁽¹⁾ GU L 200 del 31.7.2009, pag. 1.

*Appendice 2***Cifre usate per integrare i codici da utilizzare per identificare i diversi tipi di carrozzeria**

- 01 Fondo piatto;
 - 02 Sponda ribaltabile;
 - 03 Cassone chiuso;
 - 04 Condizionato, con pareti isolate e attrezzato per mantenere la temperatura interna;
 - 05 Condizionato, con pareti isolate, ma non attrezzato per mantenere la temperatura interna;
 - 06 Coperto da telone;
 - 07 Cassa mobile (sovrastuttura intercambiabile);
 - 08 Portacontainer;
 - 09 Veicoli muniti di gancio di sollevamento;
 - 10 A cassone ribaltabile;
 - 11 Cisterna;
 - 12 Cisterna destinata al trasporto di merci pericolose;
 - 13 Camion per il trasporto di bestiame;
 - 14 Bisarca;
 - 15 Camion betoniera;
 - 16 Autopompa per calcestruzzo;
 - 17 Camion per il trasporto di legname;
 - 18 Veicolo per la raccolta dei rifiuti;
 - 19 Spazzatrice, pulitrice e spurgo pozzi neri;
 - 20 Compressore;
 - 21 Porta-barche;
 - 22 Porta-alianti;
 - 23 Veicoli destinati alla vendita al dettaglio o da esposizione;
 - 24 Carroattrezzi;
 - 25 Camion con scala;
 - 26 Autogru (diversa da una gru mobile come definita nella sezione 5, parte A, dell'allegato II);
 - 27 Camion con piattaforma aerea;
 - 28 Gru scavatrice;
 - 29 Rimorchio a pianale ribassato;
 - 30 Veicolo per il trasporto di lastre di vetro;
 - 31 Camion dei pompieri;
 - 99 Carrozzeria esclusa dal presente elenco.»
-

ALLEGATO II

L'allegato IV della direttiva 2007/46/CE è così modificato:

- 1) Il titolo dell'allegato IV è sostituito da «**REQUISITI PER L'OMOLOGAZIONE CE DEI VEICOLI**».
- 2) La voce 43 della parte I dell'allegato IV è sostituita dalla seguente:

«43	Dispositivi antispruzzi	Direttiva 91/226/CEE	GU L 103 del 23.4.1991, pag. 5.				x	x	x	x	x	x	x»
-----	----------------------------	----------------------	------------------------------------	--	--	--	---	---	---	---	---	---	----

- 3) Il titolo dell'appendice dell'allegato IV è sostituito da «**Requisiti per l'omologazione dei veicoli della categoria M₁ prodotti in piccola serie ai sensi dell'articolo 22**».

ALLEGATO III

L'allegato IX della direttiva 2007/46/CE è così modificato:

- 1) Il testo del punto 31 di «Pagina 2 — Veicoli appartenenti alla categoria N₂ (veicoli completi e completati)» del modello di certificato di conformità è sostituito dal testo seguente:
«31. Posizione dell'asse o degli assi sollevabili: ...»
- 2) Il testo del punto 31 di «Pagina 2 — Veicoli appartenenti alla categoria N₃ (veicoli completi e completati)» del modello di certificato di conformità è sostituito dal testo seguente:
«31. Posizione dell'asse o degli assi sollevabili: ...»
- 3) Il testo del punto 31 di «Pagina 2 — Veicoli appartenenti alle categorie O₁ e O₂ (veicoli completi e completati)» del modello di certificato di conformità è sostituito dal testo seguente:
«31. Posizione dell'asse o degli assi sollevabili: ...»
- 4) Il testo del punto 31 di «Pagina 2 — Veicoli appartenenti alle categorie O₃ e O₄ (veicoli completi e completati)» del modello di certificato di conformità è sostituito dal testo seguente:
«31. Posizione dell'asse o degli assi sollevabili: ...»
- 5) Il testo del punto 31 di «Pagina 2 — Veicoli appartenenti alla categoria N₂ (veicoli incompleti)» del modello di certificato di conformità è sostituito dal testo seguente:
«31. Posizione dell'asse o degli assi sollevabili: ...»
- 6) Il testo del punto 31 di «Pagina 2 — Veicoli appartenenti alla categoria N₃ (veicoli incompleti)» del modello di certificato di conformità è sostituito dal testo seguente:
«31. Posizione dell'asse o degli assi sollevabili: ...»
- 7) Il testo del punto 31 di «Pagina 2 — Veicoli appartenenti alle categorie O₁ e O₂ (veicoli incompleti)» del modello di certificato di conformità è sostituito dal testo seguente:
«31. Posizione dell'asse o degli assi sollevabili: ...»
- 8) Il testo del punto 31 di «Pagina 2 — Veicoli appartenenti alle categorie O₃ e O₄ (veicoli incompleti)» del modello di certificato di conformità è sostituito dal testo seguente:
«31. Posizione dell'asse o degli assi sollevabili: ...»
- 9) Il testo delle note esplicative relative all'allegato IX è modificato come segue:
 - a) L'ultima frase della nota esplicativa ^(a) è soppressa;
 - b) Alla nota esplicativa ^(c) è aggiunta la frase seguente:
«Nel caso di un rimorchio ad asse centrale con un unico asse, indicare la distanza orizzontale tra l'asse verticale del dispositivo di traino e il centro dell'asse.»

ALLEGATO IV

L'allegato XI della direttiva 2007/46/CE è così modificato:

1) La voce 43, dell'appendice 2, dell'allegato XI, è sostituita dalla seguente:

«43	Dispositivi antispruzzi	Direttiva 91/226/CEE				x	x	x	x	x	x	x»
-----	-------------------------	----------------------	--	--	--	---	---	---	---	---	---	----

2) La voce 43, dell'appendice 4, dell'allegato XI, è sostituita dalla seguente:

«43	Dispositivi antispruzzi	Direttiva 91/226/CEE			x	x	x	x	x	x	x»
-----	-------------------------	----------------------	--	--	---	---	---	---	---	---	----

3) La seguente appendice 6 è inserita dopo l'appendice 5 e prima di «Significato delle lettere»:

«Appendice 6

Rimorchi per trasporto eccezionale

Voce	Elemento	Riferimento all'atto normativo	Rimorchio della categoria O ₄
3	Serbatoi di carburante/dispositivi di protezione posteriore	Direttiva 70/221/CEE	X
4	Alloggiamento posteriore della targa d'immatricolazione	Direttiva 70/222/CEE	X
5	Sforzo sul comando	Direttiva 70/311/CEE	X
9	Impianti frenanti	Direttiva 71/320/CEE	X
10	Interferenza radiofonica (compatibilità elettromagnetica)	Direttiva 72/245/CEE	X
18	Targhette regolamentari	Direttiva 76/114/CEE	X
20	Installazione di dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa	Direttiva 76/756/CEE	A + N
21	Catadiottri	Direttiva 76/757/CEE	X
22	Luci di ingombro, di posizione anteriori, di posizione posteriori, di arresto, di posizione laterali, di marcia diurna	Direttiva 76/758/CEE	X
23	Indicatori di direzione	Direttiva 76/759/CEE	X
24	Dispositivi di illuminazione della targa posteriore	Direttiva 76/760/CEE	X
28	Luci antinebbia posteriori	Direttiva 77/538/CEE	X
29	Luci di retromarcia	Direttiva 77/539/CEE	X
36	Impianti di riscaldamento	Direttiva 2001/56/CE	N/A
42	Protezione laterale	Direttiva 89/297/CEE	A
43	Dispositivi antispruzzi	Direttiva 91/226/CEE	A

Voce	Elemento	Riferimento all'atto normativo	Rimorchio della categoria O ₄
46	Pneumatici	Direttiva 92/23/CEE	I
48	Masse e dimensioni	Direttiva 97/27/CE	X
50	Dispositivi di traino	Direttiva 94/20/CE	X
63	Regolamento sulla sicurezza generale	Regolamento (CE) n. 661/2009	P/A»

4) Il «Significato delle lettere» è modificato come segue:

a) La lettera L è sostituita dal testo seguente:

«L: Applicazione limitata ai sedili destinati a un uso normale quando il veicolo circola su strada. I sedili posteriori devono essere muniti almeno di ancoraggi per le cinture addominali. I sedili non destinati a essere usati quando il veicolo circola su strada devono essere chiaramente identificati da un pittogramma o da un segno con un testo appropriato.»

b) Dopo la sigla N/A, è inserito quanto segue:

«P/A: Il presente atto normativo è applicabile parzialmente. L'ambito di applicazione preciso è stabilito nelle misure di attuazione del regolamento (CE) n. 661/2009.»

c) Dopo la lettera H è inserita la lettera seguente:

«I: Gli pneumatici devono essere omologati conformemente alle prescrizioni del regolamento UNECE n. 54, anche se la velocità massima per costruzione del veicolo è inferiore a 80 km/h.

La capacità di carico può essere regolata in relazione alla velocità massima per costruzione del rimorchio d'accordo con il costruttore degli pneumatici.»
