

EMENDAMENTI 001-109

presentati da Commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori

Relazione

Róza Gräfin von Thun und Hohenstein

A8-0151/2019

Requisiti di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli

Proposta di regolamento (COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD))

Emendamento 1**Proposta di regolamento****Titolo***Testo della Commissione**Emendamento*

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativo ai requisiti di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, per quanto riguarda la loro sicurezza generale e la protezione degli occupanti dei veicoli e degli altri utenti vulnerabili della strada, che modifica il regolamento (UE) 2018/... e abroga i regolamenti (CE) n. 78/2009, (CE) n. 79/2009 e (CE) n. 661/2009

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativo ai requisiti di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, per quanto riguarda la loro sicurezza generale e la protezione degli occupanti dei veicoli e degli altri utenti vulnerabili della strada, che modifica il regolamento (UE) 2018/**858** e abroga i regolamenti (CE) n. 78/2009, (CE) n. 79/2009 e (CE) n. 661/2009

(La modifica si applica all'intero testo legislativo in esame in riferimento al regolamento (UE) 2018/858 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, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1). L'approvazione dell'emendamento implica adeguamenti tecnici in tutto il testo)

Emendamento 2

Proposta di regolamento Considerando 1

Testo della Commissione

(1) Il regolamento (UE) 2018/... del Parlamento europeo e del Consiglio²⁴ stabilisce disposizioni amministrative e requisiti tecnici per l'omologazione di nuovi veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche, allo scopo di garantire il buon funzionamento del mercato interno e offrire un elevato livello di sicurezza e prestazioni ambientali.

²⁴ Regolamento (UE) 2018/... 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, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L ..., del, pag. ...).

²⁵ + **PO: please insert in the text the number of the Regulation contained in document PE-CONS No73/17 (2016/0014 (COD)) and insert the number, date and OJ reference of that Regulation in the footnote.**

Emendamento

(1) Il regolamento (UE) 2018/**858** del Parlamento europeo e del Consiglio²⁴ stabilisce disposizioni amministrative e requisiti tecnici per l'omologazione di nuovi veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche, allo scopo di garantire il buon funzionamento del mercato interno e offrire un elevato livello di sicurezza e prestazioni ambientali.

²⁴ Regolamento (UE) 2018/**858** 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, **dei** componenti **e delle** entità tecniche **indipendenti** destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L **151** del **14.6.2018**, pag. **1**).

Emendamento 3

Proposta di regolamento Considerando 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(2 bis) La sicurezza stradale nell'Unione necessita di una politica coordinata a livello internazionale nel quadro della convenzione UNECE e segnatamente nel gruppo di lavoro 29 ("Working Party 29", WP.29) nonché di un approccio integrato a livello unionale, nazionale, regionale e locale. È pertanto necessario coordinare le azioni compiute e le misure adottate da diverse autorità in merito a elementi chiave della sicurezza stradale riguardanti i veicoli, i comportamenti alla guida nonché le infrastrutture e la segnaletica stradali.

Emendamento 4

Proposta di regolamento Considerando 3

Testo della Commissione

Emendamento

(3) Nei decenni passati, gli sviluppi nel campo della sicurezza dei veicoli hanno recato un importante contributo alla riduzione complessiva del numero di decessi e di lesioni gravi sulle strade. **Recentemente però questa tendenza alla riduzione ha subito una battuta d'arresto nell'Unione, a causa di vari fattori strutturali e comportamentali;** in mancanza di nuove iniziative per la sicurezza stradale generale, l'attuale approccio avrà effetti sulla sicurezza che non riusciranno più a compensare quelli dell'incremento dei volumi di traffico. Occorre quindi migliorare ulteriormente le prestazioni di sicurezza dei veicoli nel quadro di un approccio integrato alla sicurezza stradale e allo scopo di proteggere meglio gli utenti vulnerabili

(3) Nei decenni passati, gli sviluppi nel campo della sicurezza dei veicoli hanno recato un importante contributo alla riduzione complessiva del numero di decessi e di lesioni gravi sulle strade. **Tuttavia, nel 2017, sulle strade dell'Unione hanno perso la vita 25 300 persone, dato che è rimasto invariato negli ultimi quattro anni. Inoltre, 135 000 persone rimangono gravemente ferite ogni anno a seguito di incidenti. L'Unione deve compiere ogni sforzo al fine di ridurre notevolmente tali cifre con l'obiettivo di conseguire l'obiettivo "zero vittime" di Vision Zero. Oltre alle misure di sicurezza per proteggere gli occupanti dei veicoli, l'applicazione di misure specifiche al fine di evitare i decessi e le lesioni degli utenti vulnerabili della strada, quali i ciclisti e i**

della strada.

pedoni, è necessaria per proteggere gli utenti all'esterno del veicolo. In mancanza di nuove iniziative per la sicurezza stradale generale, l'attuale approccio avrà effetti sulla sicurezza che non riusciranno più a compensare quelli dell'incremento dei volumi di traffico. Occorre quindi migliorare ulteriormente le prestazioni di sicurezza dei veicoli nel quadro di un approccio integrato alla sicurezza stradale e allo scopo di proteggere meglio gli utenti vulnerabili della strada.

Emendamento 5

Proposta di regolamento Considerando 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(3 bis) La definizione di utenti vulnerabili della strada dovrebbe includere gli utenti della strada motorizzati, ad esempio a bordo di segway, scooter, sedie a rotelle e biciclette elettriche.

Emendamento 6

Proposta di regolamento Considerando 4

Testo della Commissione

Emendamento

(4) Il progresso tecnico nel settore dei sistemi avanzati di sicurezza dei veicoli offre nuove possibilità di far diminuire il numero delle vittime. Per ridurre al minimo il numero di decessi è necessario introdurre ***alcune*** nuove tecnologie pertinenti.

(4) Il progresso tecnico nel settore dei sistemi avanzati di sicurezza dei veicoli offre nuove possibilità di far diminuire il numero delle vittime. Per ridurre al minimo il numero di ***lesioni gravi e*** decessi è necessario introdurre ***un pacchetto di*** nuove tecnologie pertinenti.

Emendamento 7

Proposta di regolamento Considerando 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(5 bis) *Per garantire la neutralità tecnologica per quanto riguarda i sistemi di monitoraggio della pressione degli pneumatici, il requisito di prestazione dovrebbe consentire sistemi di monitoraggio della pressione degli pneumatici sia diretti che indiretti.*

Emendamento 8

Proposta di regolamento
Considerando 5 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(5 ter) *Le misure normative proposte possono essere efficaci nel diminuire il numero di decessi, ridurre il numero di incidenti stradali e attenuare le lesioni e i danni solo se vengono accettate dagli utenti. I costruttori di veicoli dovrebbero pertanto fare tutto il possibile per garantire che i sistemi e i dispositivi previsti dal presente regolamento siano sviluppati in modo tale da fornire assistenza al conducente, garantire l'accettazione degli utenti e aumentare la probabilità che siano utilizzati. A tal fine, il funzionamento di tali sistemi e dispositivi come pure i loro limiti dovrebbero essere spiegati in modo chiaro e facilmente comprensibile nelle istruzioni del veicolo a motore.*

Emendamento 9

Proposta di regolamento
Considerando 6

Testo della Commissione

Emendamento

(6) *I sistemi* di adattamento intelligente della velocità, mantenimento della corsia, *monitoraggio dell'attenzione e della*

(6) *Il sistema avanzato di frenata di emergenza, il sistema* di adattamento intelligente della velocità, *il sistema di*

stanchezza del conducente, *ricoscimento* della distrazione e rilevamento in retromarcia offrono un elevato potenziale per una notevole riduzione del numero delle vittime. Inoltre, tali sistemi *si basano su* tecnologie che saranno usate anche per l'impiego di veicoli *connessi e automatizzati*. È pertanto opportuno introdurre a livello di Unione procedure di prova e norme armonizzate sia per l'omologazione dei veicoli in relazione a tali sistemi, sia per l'omologazione dei sistemi stessi come entità tecniche.

emergenza di mantenimento della corsia, *il sistema di avviso di disattenzione e* stanchezza del conducente, *il sistema di avviso avanzato* della distrazione *del conducente* e *il sistema di* rilevamento in retromarcia *sono sistemi di sicurezza che* offrono un elevato potenziale per una notevole riduzione del numero delle vittime. Inoltre, *alcuni di* tali sistemi *formano la base di* tecnologie che saranno usate anche per l'impiego di veicoli *automatizzati*. *I sistemi di sicurezza di questo tipo dovrebbero funzionare senza utilizzare alcun tipo di informazioni biometriche dei conducenti o dei passeggeri, compreso il riconoscimento facciale*. È pertanto opportuno introdurre a livello di Unione procedure di prova e norme armonizzate sia per l'omologazione dei veicoli in relazione a tali sistemi, sia per l'omologazione dei sistemi stessi come entità tecniche. *I progressi tecnologici di tali sistemi dovrebbero essere presi in considerazione in occasione di ogni valutazione della legislazione vigente, affinché siano adeguati alle esigenze future, nel rigoroso rispetto del principio della privacy e della protezione dei dati, e sostengano gli sviluppi verso una guida in linea con gli obiettivi di Vision Zero. È altresì necessario assicurare che tali sistemi possano essere utilizzati in condizioni di sicurezza per l'intero ciclo di vita del veicolo.*

Emendamento 10

Proposta di regolamento Considerando 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(6 bis) Dovrebbe essere possibile disattivare l'adattamento intelligente della velocità, ad esempio, quando il conducente riceve segnalazioni ingiustificate o risposte inadeguate a causa di condizioni meteorologiche

inclementi, segnaletiche orizzontali in conflitto in zone di costruzione e a segnali stradali fuorvianti, difettosi o mancanti. Tale possibilità di disattivazione dovrebbe essere sotto il controllo del conducente, dovrebbe durare per il tempo necessario e dovrebbe poter essere attivata con facilità dal conducente. Il sistema dovrebbe essere sempre attivo al momento dell'accensione del veicolo e il conducente dovrebbe sempre sapere se il sistema è attivato o disattivato.

Emendamento 11

Proposta di regolamento Considerando 6 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(6 ter) La cintura di sicurezza è ampiamente riconosciuta come uno dei dispositivi di sicurezza più importanti ed efficaci dei veicoli. I sistemi di segnalazione per le cinture di sicurezza non allacciate sono potenzialmente in grado di prevenire ulteriormente i decessi o di ridurre le lesioni attraverso l'aumento del tasso di utilizzo delle cinture di sicurezza in tutta l'Unione. Per questo motivo, il regolamento (CE) n. 661/2009 ha reso il sistema di segnalazione per le cinture di sicurezza non allacciate già obbligatorio per il sedile del conducente in tutte le autovetture nuove dal 2014. Ciò è stato possibile grazie all'attuazione del regolamento UNECE n. 16 contenente le pertinenti disposizioni tecniche. Grazie all'adeguamento al progresso tecnico di tale regolamento UNECE, diventerà ora obbligatoria anche l'installazione di sistemi di segnalazione per le cinture di sicurezza non allacciate su tutti i sedili anteriori e posteriori dei veicoli M₁ e N₁, come pure su tutti i sedili anteriori dei veicoli N₂, N₃, M₂ e M₃, a partire dal 1° settembre 2019 per le nuove tipologie e dal 1° settembre 2021 per tutti i nuovi

veicoli a motore.

Emendamento 12

Proposta di regolamento Considerando 7

Testo della Commissione

(7) L'introduzione di registratori di dati **di evento (incidente)**, che memorizzino una serie di dati essenziali relativi al veicolo in un breve arco di tempo prima, durante e **dopo l'evento che li ha innescati** (ad esempio **il** gonfiaggio dell'airbag), è un passo importante per acquisire dati più precisi e approfonditi sugli incidenti. È quindi opportuno esigere che i veicoli a motore siano dotati di tali registratori. **Si dovrebbe inoltre prevedere che** tali registratori **siano** in grado di registrare e memorizzare i dati in modo che questi siano utilizzabili dagli Stati membri per effettuare analisi della sicurezza stradale e valutare l'efficacia delle specifiche misure adottate.

Emendamento

(7) L'introduzione di registratori di dati **sugli incidenti**, che memorizzino una serie di dati essenziali **anonimizzati** relativi al veicolo in un breve arco di tempo **immediatamente** prima, durante e **immediatamente dopo un incidente stradale** (ad esempio, **innescati dal** gonfiaggio dell'airbag), è un passo importante per acquisire dati più precisi e approfonditi sugli incidenti. È quindi opportuno esigere che **tutti** i veicoli a motore siano dotati di tali registratori. Tali registratori **dovrebbero essere** in grado di registrare e memorizzare i dati in modo che questi siano utilizzabili dagli Stati membri per effettuare analisi della sicurezza stradale e valutare l'efficacia delle specifiche misure adottate **senza la possibilità di identificare il proprietario o il titolare di un particolare veicolo sulla base dei dati conservati.**

Emendamento 13

Proposta di regolamento Considerando 8

Testo della Commissione

(8) Qualsiasi trattamento di dati personali, quali le informazioni sul conducente trattate dal registratore di dati di **evento (incidente)** o quelle raccolte **mediante il sistema di monitoraggio dell'attenzione e della** stanchezza del conducente o **di** riconoscimento avanzato della distrazione, dovrebbe essere effettuato in conformità alla legislazione

Emendamento

(8) Qualsiasi trattamento di dati personali, quali le informazioni sul conducente trattate dal registratore di dati sugli incidenti o quelle raccolte **in merito all'attenzione e alla** stanchezza del conducente o **mediante il** riconoscimento avanzato della distrazione **del conducente**, dovrebbe essere effettuato in conformità alla legislazione **dell'Unione** sulla

dell'UE sulla protezione dei dati, in particolare il regolamento generale sulla protezione dei dati²⁷. Inoltre il trattamento dei dati personali raccolti mediante il sistema eCall di bordo basato sul servizio 112 è soggetto a tutele specifiche²⁸.

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

²⁸ Regolamento (UE) n. 2015/758 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, relativo ai requisiti di omologazione per lo sviluppo del sistema eCall di bordo basato sul servizio 112 e che modifica la direttiva 2007/46/CE (GU L 123 del 19.5.2015, pag. 77).

Emendamento 14

Proposta di regolamento Considerando 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione

protezione dei dati, in particolare il regolamento generale sulla protezione dei dati²⁸. ***I registratori di dati sugli incidenti dovrebbero funzionare con un sistema a circuito chiuso in cui i dati memorizzati vengono sovrascritti e che non permette l'identificazione del veicolo o del conducente. Inoltre, il sistema di avviso della disattenzione e della stanchezza del conducente e il sistema di avviso avanzato della distrazione del conducente e non dovrebbero registrare o conservare costantemente dati diversi da quelli necessari rispetto alle finalità per le quali sono stati raccolti o altrimenti trattati nell'ambito del sistema a circuito chiuso. Inoltre, il trattamento dei dati personali raccolti mediante il sistema eCall di bordo basato sul servizio 112 è soggetto a tutele specifiche²⁹.***

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

²⁸ Regolamento (UE) n. 2015/758 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, relativo ai requisiti di omologazione per lo sviluppo del sistema eCall di bordo basato sul servizio 112 e che modifica la direttiva 2007/46/CE (GU L 123 del 19.5.2015, pag. 77).

Emendamento

(8 bis) Poiché l'utilizzo di telefoni cellulari o di altri dispositivi durante la

guida pregiudica significativamente la capacità di guida, i costruttori dei veicoli dovrebbero pubblicare le loro prove onde dimostrare la conformità alla dichiarazione europea dei principi in materia di interfaccia uomo-macchina ("Human-Machine Interface", HMI) relativa ai sistemi di informazione e di infotainment di bordo.

Emendamento 15

Proposta di regolamento Considerando 8 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(8 ter) In alcuni casi il sistema avanzato di frenata di emergenza o il sistema di emergenza di mantenimento della corsia potrebbero non essere pienamente operativi, in particolare a causa di carenze dell'infrastruttura stradale. In tali casi, i sistemi dovrebbero disattivarsi e informare il conducente della loro disattivazione. Se non si disattivano automaticamente, dovrebbe essere possibile spegnerli manualmente. Tale disattivazione dovrebbe essere temporanea e durare soltanto per il periodo durante il quale il sistema non è completamente funzionante. I conducenti potrebbero altresì dover ignorare il sistema avanzato di frenata di emergenza o il sistema di emergenza di mantenimento della corsia, laddove il funzionamento del sistema potrebbe comportare rischi o danni maggiori. Ciò garantisce che i veicoli siano sempre sotto il controllo del conducente. Tuttavia, i sistemi potrebbero anche riconoscere i casi in cui il conducente non è in grado di agire ed è pertanto necessario un intervento del sistema per evitare l'aggravarsi di un incidente.

Emendamento 16

Proposta di regolamento Considerando 13

Testo della Commissione

(13) Dopo l'adozione del regolamento (CE) n. 79/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio³³, i requisiti tecnici e le procedure di prova per l'omologazione di veicoli alimentati a idrogeno e di impianti e componenti a idrogeno sono stati ulteriormente sviluppati a livello di Nazioni Unite, per tener conto dei progressi tecnici. Per quanto riguarda l'omologazione di impianti a idrogeno nei veicoli a motore, attualmente nell'Unione si applica anche il regolamento UNECE n. 134³⁴. In aggiunta a tali requisiti, **si applicano anche** criteri relativi alla qualità dei materiali utilizzati per gli impianti dei veicoli alimentati a idrogeno **compreso, che però attualmente sono** stabiliti **solo** a livello di Unione.

³³ Regolamento (CE) n. 79/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 gennaio 2009, relativo all'omologazione di veicoli a motore alimentati a idrogeno e che modifica la direttiva 2007/46/CE (GU L 35 del 4.2.2009, pag. 32).

³⁴ Regolamento UNECE n. 134 che fissa disposizioni uniformi per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro componenti, riguardo alle prestazioni dal punto di vista della sicurezza dei veicoli alimentati a idrogeno (HFCV).

Emendamento

(13) Dopo l'adozione del regolamento (CE) n. 79/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio³³, i requisiti tecnici e le procedure di prova per l'omologazione di veicoli alimentati a idrogeno e di impianti e componenti a idrogeno sono stati ulteriormente sviluppati a livello di Nazioni Unite, per tener conto dei progressi tecnici. Per quanto riguarda l'omologazione di impianti a idrogeno nei veicoli a motore, attualmente nell'Unione si applica anche il regolamento UNECE n. 134³⁴. In aggiunta a tali requisiti, **i** criteri relativi alla qualità dei materiali **e ai recipienti di rifornimento** utilizzati per gli impianti dei veicoli alimentati a idrogeno **dovrebbero essere** stabiliti a livello di Unione.

³³ Regolamento (CE) n. 79/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 gennaio 2009, relativo all'omologazione di veicoli a motore alimentati a idrogeno e che modifica la direttiva 2007/46/CE (GU L 35 del 4.2.2009, pag. 32).

³⁴ Regolamento UNECE n. 134 che fissa disposizioni uniformi per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro componenti, riguardo alle prestazioni dal punto di vista della sicurezza dei veicoli alimentati a idrogeno (HFCV).

Emendamento 17

Proposta di regolamento Considerando 15

Testo della Commissione

(15) Storicamente, le norme dell'Unione hanno limitato la lunghezza totale delle combinazioni di autocarri: da ciò derivano le tipiche configurazioni con la cabina sopra il motore, che massimizzano lo spazio per il carico. La posizione elevata del conducente ha però allargato gli angoli morti, peggiorando la visibilità diretta attorno alla cabina dell'autocarro. Questa è una delle cause principali degli incidenti con autocarri che coinvolgono utenti vulnerabili della strada. Migliorando la visione diretta si potrebbe ridurre notevolmente il numero di vittime: è quindi opportuno introdurre requisiti atti a *conseguire tale miglioramento*.

Emendamento

(15) Storicamente, le norme dell'Unione hanno limitato la lunghezza totale delle combinazioni di autocarri: da ciò derivano le tipiche configurazioni con la cabina sopra il motore, che massimizzano lo spazio per il carico. La posizione elevata del conducente ha però allargato gli angoli morti, peggiorando la visibilità diretta attorno alla cabina dell'autocarro. Questa è una delle cause principali degli incidenti con autocarri che coinvolgono utenti vulnerabili della strada. Migliorando la visione diretta si potrebbe ridurre notevolmente il numero di vittime: è quindi opportuno introdurre requisiti atti a ***migliorare la visione diretta così come la visibilità diretta dei pedoni, dei ciclisti e di altri utenti vulnerabili della strada dalla posizione del conducente. In fase di progettazione dei requisiti specifici relativi alla visione diretta, le specifiche dei diversi tipi di veicoli dovrebbero essere tenute in considerazione.***

Emendamento 18

Proposta di regolamento Considerando 16

Testo della Commissione

(16) Considerata l'importanza che i regolamenti ***dell'UE*** in materia di sicurezza dei veicoli attribuiscono alla protezione degli utenti vulnerabili della strada (insistendo soprattutto sulla necessità di garantire un'adeguata visibilità ai conducenti), ***i soggetti pubblici e privati dovrebbero astenersi dall'esigere l'affissione di qualsiasi tipo di etichetta, vignetta o adesivo, per qualsiasi scopo, su qualunque parte della superficie trasparente dei vetri del veicolo.*** Le autorità nazionali ***dovrebbero inoltre provvedere affinché i parabrezza e i***

Emendamento

(16) Considerata l'importanza che i regolamenti ***dell'Unione*** in materia di sicurezza dei veicoli attribuiscono alla protezione degli utenti vulnerabili della strada (insistendo soprattutto sulla necessità di garantire un'adeguata visibilità ai conducenti), ***è opportuno promuovere il fatto che i parabrezza rimangano liberi da etichette, vignette, adesivi, dispositivi per il pagamento del pedaggio o altri oggetti. I costruttori di veicoli, in collaborazione con le autorità nazionali e i gruppi di salvaguardia della sicurezza, dovrebbero, a tale scopo, valutare la possibilità di***

finestrini laterali rimangono effettivamente liberi da etichette, vignette, adesivi o qualsiasi altro oggetto che possa intralciare il campo visivo in modo da non vanificare l'efficacia del diritto dell'Unione sulla visibilità dei conducenti.

specificare quali aree della superficie trasparente dei vetri del veicolo possano essere utilizzate in modo sicuro per l'affissione di qualsiasi tipo di etichetta, vignetta, adesivo o dispositivo per il pagamento del pedaggio senza ridurre la sicurezza degli utenti vulnerabili della strada.

Emendamento 19

Proposta di regolamento Considerando 17

Testo della Commissione

(17) I veicoli automatizzati **e connessi** possono recare un contributo preziosissimo alla riduzione dei decessi sulle strade in quanto, secondo le stime, **circa** il 90% degli incidenti stradali è provocato da errori umani. Dal momento che i veicoli automatizzati sostituiranno gradualmente il conducente in alcuni suoi compiti, è opportuno adottare norme e requisiti tecnici armonizzati a livello dell'Unione per i sistemi dei veicoli automatizzati.

Emendamento

(17) I veicoli automatizzati possono recare un contributo preziosissimo alla riduzione dei decessi sulle strade in quanto, secondo le stime, **oltre** il 90 % degli incidenti stradali è provocato **in qualche misura** da errori umani. Dal momento che i veicoli automatizzati sostituiranno gradualmente il conducente in alcuni suoi compiti, è opportuno adottare **e promuovere a livello internazionale nel quadro del WP 29 dell'UNECE** norme e requisiti tecnici armonizzati a livello dell'Unione per i sistemi **dei veicoli automatizzati, anche per quanto riguarda la garanzia sulla sicurezza verificabile per i processi decisionali** dei veicoli automatizzati.

Emendamento 20

Proposta di regolamento Considerando 18 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(18 bis) Giacché l'età media dei veicoli nell'Unione supera i 10 anni, l'ammodernamento dei veicoli esistenti con sistemi avanzati di assistenza alla guida può contribuire in modo significativo a ridurre i decessi sulle

strade dell'Unione. A tale proposito, l'Unione dovrebbe contribuire a valutare se l'ammodernamento del parco veicoli esistente, segnatamente gli autobus e gli autocarri, con sistemi avanzati di assistenza alla guida sia praticabile ed efficace sotto il profilo dei costi.

Motivazione

I dispositivi di sicurezza installati a posteriori migliorano il livello di sicurezza dei veicoli esistenti utilizzati e proteggono gli utenti vulnerabili della strada. Il presente emendamento è in linea con la comunicazione della Commissione e con le precedenti relazioni del Parlamento europeo in tale ambito.

Emendamento 21

Proposta di regolamento Considerando 18 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(18 ter) La sicurezza dei veicoli non si limita più alla protezione dal furto dei veicoli, ma deve prendere in considerazione la protezione della struttura dei veicoli nel suo complesso per evitare che venga persa o compromessa l'integrità dei componenti e dei sistemi. Ciò garantisce che la conformità dei veicoli, dei sistemi, delle entità tecniche, dei componenti nonché delle parti e delle attrezzature ai requisiti di omologazione riguardanti l'ambiente e la sicurezza rimanga valida e abbia un minor rischio di essere compromessa durante il ciclo di vita del veicolo, nell'ambito di misure di protezione ragionevoli ma aggiornate. La connettività e l'automazione dei veicoli aumenta la possibilità di accessi a distanza non autorizzati ai dati di bordo e di modifiche illegali via etere al software; per tener conto dei rischi emergenti che ne derivano, i regolamenti UNECE in materia di sicurezza, cibernsicurezza e aggiornamenti software via etere dovrebbero essere applicati su base obbligatoria non appena possibile dopo la loro entrata in vigore. È opportuno che i

veicoli, i loro sistemi, le entità tecniche, i componenti, le parti e le attrezzature dispongano di una tecnologia per la sicurezza aggiornata quando vengono immessi sul mercato e che tale elevato livello di sicurezza sia mantenuto attraverso aggiornamenti hardware e software periodici fino al fine vita del veicolo. Tali misure in materia di sicurezza non dovrebbero tuttavia compromettere gli obblighi per il costruttore di veicoli di fornire l'accesso a informazioni diagnostiche globali e a dati di bordo pertinenti per la riparazione e la manutenzione del veicolo.

Motivazione

Conformemente alla relazione finale del gruppo sui sistemi di trasporto intelligenti e sulla guida automatizzata ("Intelligent Transport Systems/Automated Driving", ITS/AD) dell'UNECE, era stato raccomandato al WP.29 di elaborare un regolamento UNECE sulla cibersecurity. La cibersecurity rappresenta soltanto un pilastro della sicurezza globale dei veicoli. La sicurezza deve essere garantita dall'inizio alla fine del ciclo di vita dei veicoli e presa in considerazione fin dalla progettazione per la sicurezza dei veicoli connessi, rendendone la manutenzione, fisica o a distanza via etere, molto difficile dal punto di vista tecnico e poco interessante dal punto di vista economico.

Emendamento 22

Proposta di regolamento

Considerando 19

Testo della Commissione

(19) L'Unione dovrebbe continuare a promuovere a livello di Nazioni Unite lo sviluppo di requisiti tecnici per la rumorosità, la resistenza al rotolamento e le prestazioni di aderenza sul bagnato degli pneumatici. Ciò in quanto il regolamento UNECE n. 117 contiene attualmente tali disposizioni dettagliate. Il processo di adattamento dei requisiti relativi agli pneumatici al fine di tener conto dei progressi tecnici dovrebbe **continuare** a livello di Nazioni Unite, in particolare per garantire che le prestazioni degli pneumatici siano valutate anche alla fine del ciclo di vita degli stessi, quando sono

Emendamento

(19) L'Unione dovrebbe continuare a promuovere a livello di Nazioni Unite lo sviluppo di requisiti tecnici per la rumorosità, la resistenza al rotolamento e le prestazioni di aderenza sul bagnato degli pneumatici. Ciò in quanto il regolamento UNECE n. 117 contiene attualmente tali disposizioni dettagliate. Il processo di adattamento dei requisiti relativi agli pneumatici al fine di tener conto dei progressi tecnici dovrebbe **essere portato avanti con rapidità e con obiettivi ambiziosi** a livello di Nazioni Unite, in particolare per garantire che le prestazioni degli pneumatici siano valutate anche alla

consumati, e per promuovere l'idea che gli pneumatici dovrebbero soddisfare i requisiti per tutta la loro durata, senza essere sostituiti prematuramente. I requisiti attualmente previsti dal regolamento (CE) n. 661/2009 per le prestazioni degli pneumatici dovrebbero essere sostituiti **da regolamenti UNECE equivalenti**.

fine del ciclo di vita degli stessi, quando sono consumati, e per promuovere l'idea che gli pneumatici dovrebbero soddisfare i requisiti per tutta la loro durata, senza essere sostituiti prematuramente. **Per garantire che siano rispettate norme rigorose**, i requisiti attualmente previsti dal regolamento (CE) n. 661/2009 per le prestazioni degli pneumatici dovrebbero essere **monitorati e valutati e dovrebbero essere sostituiti qualora le prestazioni degli pneumatici possano essere migliorate all'interno dell'Unione**.

Emendamento 23

Proposta di regolamento Considerando 25

Testo della Commissione

(25) È opportuno definire, tramite atti delegati, dettagliati requisiti tecnici e specifiche procedure di prova per l'omologazione dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche, prima della data di applicazione del presente regolamento. Inoltre, occorre concedere ai costruttori tempo sufficiente per adeguarsi ai requisiti contenuti nel presente regolamento e negli atti delegati adottati a norma di quest'ultimo. Pertanto, l'applicazione del presente regolamento dovrebbe essere differita.

Emendamento

(25) È opportuno definire, tramite atti delegati, dettagliati requisiti tecnici e specifiche procedure di prova per l'omologazione dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche, prima della data di applicazione del presente regolamento. Inoltre, occorre concedere ai costruttori tempo sufficiente per adeguarsi ai requisiti contenuti nel presente regolamento e negli atti delegati adottati a norma di quest'ultimo. Pertanto, l'applicazione del presente regolamento dovrebbe essere differita, **ove necessario**.

Emendamento 24

Proposta di regolamento Considerando 25 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(25 bis) Per assicurare la conformità al presente regolamento, gli Stati membri dovrebbero intraprendere tutte le azioni necessarie affinché le disposizioni relative alle misure correttive e alle sanzioni di cui

al regolamento (UE) 2018/858 siano attuate.

Emendamento 25

Proposta di regolamento Articolo 1 – comma 1

Testo della Commissione

Il presente regolamento stabilisce i requisiti:

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

Emendamento

1. Il presente regolamento stabilisce i requisiti:

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

Emendamento 26

Proposta di regolamento Articolo 1 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. Il presente regolamento specifica e integra il regolamento (UE) 2018/858 per quanto concerne la sicurezza generale dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli e per quanto riguarda la protezione e la sicurezza degli occupanti dei veicoli e degli utenti vulnerabili della strada.

Proposta di regolamento

Articolo 3 – punto 1

Testo della Commissione

1) "utente vulnerabile della strada": un utente della strada che utilizza un veicolo a motore a **due** ruote o un utente della strada non motorizzato, quali pedoni o ciclisti;

Emendamento

1) "utente vulnerabile della strada": un utente della strada che utilizza un veicolo a motore a **una o più** ruote **senza carrozzeria protettiva** o un utente della strada non motorizzato, quali pedoni o ciclisti;

Emendamento 28

Proposta di regolamento

Articolo 3 – comma 2 - punto 3

Testo della Commissione

3) "adattamento intelligente della velocità": un sistema che aiuta il conducente a rispettare la velocità più appropriata all'ambiente stradale fornendo un segnale **aptico** attraverso il **pedale** dell'acceleratore sulla base di informazioni relative al limite di velocità, ottenute mediante l'osservazione della segnaletica stradale e mediante segnali provenienti dall'infrastruttura stradale o da dati di cartografia digitale, o da entrambi, disponibili a bordo del veicolo;

Emendamento

3) "adattamento intelligente della velocità": un sistema che aiuta il conducente a rispettare la velocità più appropriata all'ambiente stradale fornendo un segnale **specifico e appropriato** attraverso il **comando** dell'acceleratore **o tramite altri mezzi sufficientemente efficaci per richiamare l'attenzione del conducente**, sulla base di informazioni relative al limite di velocità, ottenute mediante l'osservazione della segnaletica stradale e mediante segnali provenienti dall'infrastruttura stradale o da dati di cartografia digitale, o da entrambi, disponibili a bordo del veicolo;

Emendamento 29

Proposta di regolamento

Articolo 3 – comma 2 – punto 5

Testo della Commissione

5) **"monitoraggio dell'attenzione e della** stanchezza del conducente": un sistema che valuta il livello di attenzione del conducente mediante l'analisi dei sistemi del veicolo e, se necessario, avverte il conducente;

Emendamento

5) **"avviso di disattenzione e** stanchezza del conducente": un sistema che valuta il livello di attenzione del conducente mediante l'analisi dei sistemi del veicolo e, se necessario, avverte il conducente;

Emendamento 30

Proposta di regolamento

Articolo 3 – comma 2 – punto 6

Testo della Commissione

6) "**riconoscimento** avanzato della **distrazione**": un sistema **capace di riconoscere il livello di attenzione visiva del conducente rispetto alla situazione del traffico e, se necessario, di avvertire il conducente**;

Emendamento

6) "**avviso** avanzato della **distrazione del conducente**": un sistema **che avverte il conducente in caso di distrazione o che lo incita a non essere distratto**;

Emendamento 31

Proposta di regolamento

Articolo 3 – comma 2 – punto 7

Testo della Commissione

7) "segnalazione di arresto di emergenza": **lampeggiamento rapido delle luci di arresto** che indica agli altri utenti della strada che si trovano dietro al veicolo che si sta applicando al veicolo una forza di decelerazione elevata in relazione alle condizioni prevalenti della strada;

Emendamento

7) "segnalazione di arresto di emergenza": **una funzione di segnalazione luminosa** che indica agli altri utenti della strada che si trovano dietro al veicolo che si sta applicando al veicolo una forza di decelerazione elevata in relazione alle condizioni prevalenti della strada;

Emendamento 32

Proposta di regolamento

Articolo 3 – comma 2 – punto 8

Testo della Commissione

8) "rilevamento in retromarcia": una telecamera, uno schermo **o** un sistema ottico o di rilevamento che segnala al conducente la presenza di persone o oggetti dietro il veicolo, con lo scopo principale di evitare collisioni in retromarcia;

Emendamento

8) "rilevamento in retromarcia": una telecamera **e** uno schermo, un sistema ottico o di rilevamento che segnala al conducente la presenza di persone o oggetti dietro il veicolo, con lo scopo principale di evitare collisioni in retromarcia;

Emendamento 33

Proposta di regolamento

Articolo 3 – comma 2 – punto 10

Testo della Commissione

10) "sistema avanzato di frenata di emergenza": un sistema in grado di individuare automaticamente una possibile collisione e di attivare il sistema di frenata del veicolo per farlo rallentare al fine di evitare o di attenuare una collisione;

Emendamento

10) "sistema avanzato di frenata di emergenza": un sistema in grado di individuare automaticamente una possibile collisione e di attivare **automaticamente all'ultimo istante possibile** il sistema di frenata del veicolo per farlo rallentare al fine di evitare o di attenuare una collisione;

Emendamento 34

Proposta di regolamento

Articolo 3 – comma 2 – punto 11

Testo della Commissione

11) "sistema di mantenimento della corsia": un sistema che **monitora la** posizione del veicolo rispetto al limite della corsia **e applica una coppia al volante o una pressione sui freni**, almeno quando si verifica o sta per verificarsi la deviazione dalla corsia e una collisione può essere imminente;

Emendamento

11) "sistema di **emergenza di** mantenimento della corsia": un sistema che **aiuta il conducente a mantenere una** posizione **sicura** del veicolo rispetto al limite della corsia **o della strada** almeno quando si verifica o sta per verificarsi la deviazione dalla corsia e una collisione può essere imminente;

Emendamento 35

Proposta di regolamento

Articolo 3 – comma 2 – punto 13

Testo della Commissione

13) "registratore di dati **di evento (incidente)**": un sistema **che registra e memorizza** i parametri relativi agli incidenti e le informazioni prima, durante e dopo una collisione;

Emendamento

13) "registratore di dati **sugli incidenti**": un sistema **progettato esclusivamente al fine di registrare e memorizzare** i parametri relativi agli incidenti e le informazioni **immediatamente** prima, durante e **immediatamente** dopo una collisione;

Emendamento 36

Proposta di regolamento

Articolo 3 – comma 2 – punto 18

Testo della Commissione

18) "sistema di propulsione a idrogeno": il **motore a combustione interna o la pila a combustibile usati** per la propulsione del veicolo;

Emendamento

18) "sistema di propulsione a idrogeno": il **convertitore di energia usato** per la propulsione del veicolo;

Emendamento 37

Proposta di regolamento

Articolo 3 – comma 2 – punto 21

Testo della Commissione

21) "veicolo automatizzato": un veicolo a motore progettato e costruito per muoversi autonomamente per **lunghi** periodi di tempo senza una supervisione umana costante;

Emendamento

21) "veicolo automatizzato": un veicolo a motore progettato e costruito per muoversi autonomamente per **determinati** periodi di tempo senza una supervisione umana costante, **ma in cui l'intervento del conducente è ancora previsto o necessario**;

Emendamento 38

Proposta di regolamento

Articolo 3 – comma 2 – punto 21 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

21 bis) "veicolo automatizzato": un veicolo a motore progettato e costruito per muoversi autonomamente senza una supervisione umana;

Emendamento 39

Proposta di regolamento

Articolo 3 – comma 2 – punto 26

Testo della Commissione

Emendamento

26) "angolo del sistema di protezione frontale": il punto di contatto del sistema di protezione frontale con un piano verticale che forma un angolo di 60° rispetto al piano verticale longitudinale del veicolo e che è tangente alla superficie esterna del sistema di protezione frontale;

soppresso

Emendamento 40

Proposta di regolamento

Articolo 3 – comma 2 – punto 27

Testo della Commissione

Emendamento

27) "altezza inferiore del sistema di protezione frontale": ad ogni posizione trasversale, la distanza verticale dal suolo della linea di riferimento inferiore del sistema di protezione frontale, con il veicolo in assetto di marcia normale.

soppresso

Emendamento 41

Proposta di regolamento

Articolo 3 – comma 2 – punto 27 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

27 bis) "cibersicurezza": protezione dalla manomissione a distanza e dalle manipolazioni che compromettono l'integrità del veicolo.

Emendamento 42

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 4

Testo della Commissione

Emendamento

4. I costruttori garantiscono che i veicoli sono progettati, costruiti e

4. I costruttori garantiscono che i veicoli sono progettati, costruiti e

assemblati in modo da ridurre al minimo il rischio di lesioni per gli occupanti dei veicoli e per gli utenti vulnerabili della strada.

assemblati in modo da **prevenire o** ridurre al minimo il rischio di lesioni per gli occupanti dei veicoli e per gli utenti vulnerabili della strada.

Emendamento 43

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 5 – lettera b

Testo della Commissione

b) **pedoni, ciclisti**, campo visivo e visibilità;

Emendamento

b) **utenti vulnerabili della strada**, campo visivo e visibilità;

Emendamento 44

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

5 bis. I costruttori garantiscono, inoltre, che i sistemi e i dispositivi di cui agli articoli da 5 a 11 siano sviluppati in modo tale da assicurarne l'accettazione da parte dell'utente e che le istruzioni d'uso del veicolo a motore contengano informazioni chiare e complete riguardo al funzionamento di tali sistemi e dispositivi.

Emendamento 45

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 7

Testo della Commissione

7. Al fine di garantire che sia raggiunto un elevato livello di sicurezza generale dei veicoli e di protezione degli occupanti dei veicoli e degli utenti vulnerabili della strada, **alla** Commissione **è conferito il potere di adottare** atti delegati conformemente all'articolo 12 **al fine di stabilire** norme dettagliate riguardanti

Emendamento

7. Al fine di garantire che sia raggiunto un elevato livello di sicurezza generale dei veicoli e di protezione degli occupanti dei veicoli e degli utenti vulnerabili della strada, **la** Commissione **adotta** atti delegati conformemente all'articolo 12 **che integrano il presente regolamento con la definizione di** norme dettagliate riguardanti

procedure di prova e requisiti tecnici specifici per l'omologazione di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche per quanto riguarda i requisiti di cui all'allegato II.

procedure di prova e requisiti tecnici specifici per l'omologazione di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche per quanto riguarda i requisiti di cui all'allegato II.

Emendamento 46

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 7 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Tali norme dettagliate sono stabilite e pubblicate almeno 15 mesi prima delle date pertinenti specificate nell'allegato II.

Emendamento 47

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

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

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

Emendamento 48

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 4 – parte introduttiva

Testo della Commissione

Emendamento

4. ***Alla Commissione è conferito il potere di adottare*** atti delegati conformemente all'articolo 12 al fine di ***stabilire*** norme dettagliate riguardanti

4. ***La Commissione adotta*** atti delegati conformemente all'articolo 12 al fine di ***integrare il presente regolamento stabilendo*** norme dettagliate riguardanti

procedure di prova e requisiti tecnici specifici per:

procedure di prova e requisiti tecnici specifici per:

Emendamento 49

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 4 – lettera b

Testo della Commissione

b) l'omologazione di pneumatici, compresi i requisiti tecnici riguardanti la loro installazione.

Emendamento

b) l'omologazione di pneumatici, ***anche quando sono consumati***, compresi i requisiti tecnici riguardanti la loro installazione.

Emendamento 50

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 4 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Tali norme dettagliate sono stabilite e pubblicate almeno 15 mesi prima delle date pertinenti specificate nell'allegato II.

Emendamento 51

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 1 – lettera c

Testo della Commissione

c) ***monitoraggio dell'attenzione*** e della stanchezza del conducente;

Emendamento

c) ***avviso della disattenzione*** e della stanchezza del conducente

Emendamento 52

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 1 – lettera d

Testo della Commissione

d) ***riconoscimento*** avanzato ***della*** distrazione;

Emendamento

d) ***avviso*** avanzato ***di*** distrazione ***del conducente***

Emendamento 53

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 1 – lettera f bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

f bis) registratore di dati sugli incidenti.

Emendamento 54

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 2 – lettera a

Testo della Commissione

Emendamento

a) deve essere possibile *per il* conducente *sentire attraverso il pedale* dell'acceleratore che il limite di velocità applicabile è stato *raggiunto o* superato;

a) deve essere possibile *fornire al* conducente *un segnale specifico e adeguato tramite il comando* dell'acceleratore, *o tramite altri mezzi efficaci*, che il limite di velocità applicabile è stato superato;

Emendamento 55

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 2 – lettera b

Testo della Commissione

Emendamento

b) *non deve* essere possibile spegnere *o disattivare* il sistema;

b) *deve* essere possibile spegnere il sistema;

Emendamento 56

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 2 – lettera c

Testo della Commissione

Emendamento

c) deve essere possibile per il conducente ignorare senza difficoltà il suggerimento del sistema relativo alla velocità del veicolo azionando normalmente il *pedale* dell'acceleratore

c) deve essere possibile per il conducente ignorare senza difficoltà il suggerimento del sistema relativo alla velocità del veicolo azionando

senza bisogno di raggiungere il punto di kick down;

normalmente il *comando* dell'acceleratore;

Emendamento 57

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 2 – lettera d

Testo della Commissione

Emendamento

d) qualora sia attivo il regolatore di velocità (cruise control), il sistema di adattamento intelligente della velocità deve automaticamente adattarsi a qualsiasi limite di velocità inferiore.

soppresso

Emendamento 58

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 2 – lettera d bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

d bis) i suoi obiettivi in termini di prestazione devono essere stabiliti in modo da evitare o minimizzare il tasso d'errore in condizioni di guida reali;

Emendamento 59

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 2 – lettera d ter (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

d ter) deve funzionare in modalità normale a ogni attivazione dell'interruttore generale del veicolo.

Emendamento 60

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 3

Testo della Commissione

Emendamento

3. Un veicolo a motore dotato di un sistema di riconoscimento avanzato della distrazione conformemente al paragrafo 1, lettera d), può essere considerato conforme anche al requisito di cui al paragrafo 1, lettera c).

soppresso

Emendamento 61

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. Il sistema di avviso della disattenzione e della stanchezza del conducente e il sistema di avviso avanzato della distrazione del conducente sono progettati in modo da non registrare o conservare costantemente dati diversi da quelli necessari rispetto alle finalità per le quali sono stati raccolti o altrimenti trattati nell'ambito del sistema a circuito chiuso. Inoltre, tali dati non sono in alcun momento accessibili o messi a disposizione di terzi e sono immediatamente cancellati dopo il trattamento. Tali sistemi sono altresì progettati in modo da evitare sovrapposizioni e non inviano segnalazioni al conducente in modo separato, contemporaneo o confuso qualora un'azione innescasse entrambi i sistemi.

Emendamento 62

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 3 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 ter. Un registratore di dati sugli incidenti non è in grado, tuttavia, di

registrare e memorizzare le ultime quattro cifre del codice VIS (vehicle indicator section) del numero di identificazione del veicolo (VIN), né qualsiasi altra informazione che possa consentire di individuare il singolo veicolo o il proprietario o titolare del veicolo.

Emendamento 63

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 3 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 quater. *I registratori di dati sugli incidenti soddisfano in particolare i seguenti requisiti:*

a) i dati che sono in grado di registrare e memorizzare per il periodo immediatamente prima, durante e immediatamente dopo la collisione comprendono almeno la velocità del veicolo, la frenata, la posizione e l'inclinazione del veicolo sulla strada, lo stato e la frequenza di attivazione di tutti i suoi sistemi di sicurezza, il sistema eCall di bordo basato sul servizio 112, l'attivazione del freno e qualsiasi altro parametro di input pertinente dei sistemi di bordo di sicurezza attiva e di prevenzione degli incidenti; tali dati presentano un livello elevato di accuratezza e ne è garantita la salvaguardia;

b) non è possibile disattivare tali dispositivi;

c) i dati sono registrati e memorizzati in modo da:

i) funzionare su un sistema a circuito chiuso;

ii) essere anonimizzati e protetti da manipolazioni e abusi;

iii) consentire l'individuazione accurata del tipo, della versione e della variante del veicolo e dei sistemi di sicurezza attiva e di

prevenzione degli incidenti in dotazione a tale veicolo.

d) i dati possono essere messi a disposizione delle autorità nazionali, mediante un interfaccia standardizzata, in base alla legislazione nazionale o dell'Unione, soltanto ai fini della ricerca e dell'analisi in relazione all'incidente, anche al fine dell'omologazione di sistemi e componenti e in conformità al regolamento (UE) 2016/679.

Emendamento 64

Proposta di regolamento Articolo 6 – paragrafo 3 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 quinquies. I dispositivi di sicurezza e i segnali di allerta utilizzati nella guida assistita sono facilmente percepiti da tutti i conducenti, compresi gli anziani e le persone con disabilità.

Emendamento 65

Proposta di regolamento Articolo 6 – paragrafo 4 – parte introduttiva

Testo della Commissione

Emendamento

4. *Alla* Commissione *è conferito il potere di adottare* atti delegati conformemente all'articolo 12 al fine di *stabilire* norme dettagliate riguardanti procedure di prova e requisiti tecnici specifici per:

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

Emendamento 66

Proposta di regolamento Articolo 6 – paragrafo 4 – lettera b

Testo della Commissione

Emendamento

b) l'omologazione di sistemi avanzati

b) l'omologazione di sistemi avanzati

per veicoli di cui al paragrafo 1, lettere **da**
a) **a** f), come entità tecniche.

per veicoli di cui al paragrafo 1, lettere a) **e**
f **bis**), come entità tecniche.

Emendamento 67

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 4 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Tali norme dettagliate sono stabilite e pubblicate almeno 15 mesi prima delle date pertinenti specificate nell'allegato II.

Emendamento 68

Proposta di regolamento

Articolo 7 – paragrafo 2 – lettera a

Testo della Commissione

Emendamento

a) rilevano veicoli in movimento e ostacoli fissi davanti al veicolo a motore nella prima fase;

a) rilevano **e rallentano** veicoli in movimento e ostacoli fissi davanti al veicolo a motore nella prima fase;

Emendamento 69

Proposta di regolamento

Articolo 7 – paragrafo 2 – lettera b

Testo della Commissione

Emendamento

b) estendono le capacità di rilevamento in modo da includere anche gli utenti vulnerabili della strada situati davanti al veicolo a motore nella seconda fase.

b) estendono le capacità di rilevamento **e di rallentamento** in modo da includere anche gli utenti vulnerabili della strada situati davanti al veicolo a motore nella seconda fase.

Emendamento 70

Proposta di regolamento

Articolo 7 – paragrafo 3

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 71

Proposta di regolamento

Articolo 7 – paragrafo 4 – parte introduttiva

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 72

Proposta di regolamento

Articolo 7 – paragrafo 4 – lettera a

Testo della Commissione

a) deve essere possibile spegnere ***tale*** sistemi soltanto uno alla volta e solo a veicolo fermo con il freno di stazionamento innestato, ***mediante una complessa sequenza di azioni che devono essere effettuate dal conducente***;

Emendamento

a) deve essere possibile spegnere ***tali*** sistemi soltanto uno alla volta e solo a veicolo fermo con il freno di stazionamento innestato;

Emendamento 73

Proposta di regolamento

Articolo 7 – paragrafo 4 – lettera c bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

c bis) deve essere possibile per il conducente ignorare i sistemi;

Emendamento 74

Proposta di regolamento Articolo 7 – paragrafo 5

Testo della Commissione

Emendamento

5. I veicoli delle categorie M_1 e N_1 sono dotati di registratori di dati di evento (incidente). I registratori di dati di evento (incidente) soddisfano in particolare i seguenti requisiti:

soppresso

a) i dati che sono capaci di registrare e memorizzare per il periodo prima, durante e dopo la collisione devono comprendere almeno la velocità del veicolo, lo stato e la frequenza di attivazione dei suoi sistemi di sicurezza e qualsiasi altro parametro di input pertinente dei sistemi di bordo di sicurezza attiva e di prevenzione degli incidenti;

b) non deve essere possibile disattivare tali dispositivi;

c) i dati sono registrati e memorizzati in modo da non essere manipolabili e da poter essere messi a disposizione delle autorità nazionali, in base alla legislazione nazionale o dell'Unione in conformità al regolamento (UE) 2016/679, mediante un'interfaccia standardizzata ai fini dell'analisi dei dati dell'incidente, e in modo tale da consentire l'individuazione accurata del tipo, della versione e della variante del veicolo e dei sistemi di sicurezza attiva e di prevenzione degli incidenti in dotazione a tale veicolo.

I dati che i registratori di dati di evento (incidente) sono capaci di registrare e memorizzare non comprendono tuttavia le ultime quattro cifre del codice VIS (vehicle indicator section) del numero di identificazione del veicolo (VIN), né qualsiasi altra informazione che possa consentire di individuare il singolo veicolo.

Emendamento 75

Proposta di regolamento

Articolo 7 – paragrafo 7 – parte introduttiva

Testo della Commissione

7. *Alla* Commissione è *conferito il potere di adottare* atti delegati conformemente all'articolo 12 al fine di *stabilire* norme dettagliate riguardanti procedure di prova e requisiti tecnici specifici per:

Emendamento

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

Emendamento 76

Proposta di regolamento

Articolo 7 – paragrafo 7 – lettera b

Testo della Commissione

b) l'omologazione di registratori di dati *di evento (incidente)* come entità tecniche.

Emendamento

b) l'omologazione di registratori di dati *sugli incidenti* come entità tecniche.

Emendamento 77

Proposta di regolamento

Articolo 7 – paragrafo 7 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Tali norme dettagliate sono stabilite e pubblicate almeno 15 mesi prima delle date pertinenti specificate nell'allegato II.

Emendamento 78

Proposta di regolamento

Articolo 8 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. I sistemi di protezione frontale, sia previsti nella dotazione originale dei veicoli delle categorie M₁ e N₁ sia messi a disposizione sul mercato come entità tecniche per tali veicoli, sono conformi ai requisiti di cui *all'allegato IV, punto 2*, e

Emendamento

1. I sistemi di protezione frontale, sia previsti nella dotazione originale dei veicoli delle categorie M₁ e N₁ sia messi a disposizione sul mercato come entità tecniche per tali veicoli, sono conformi ai requisiti di cui *al paragrafo 2* e agli atti

agli atti delegati *adottati a norma del* paragrafo 3 *del presente articolo*.

delegati *di cui al* paragrafo 3.

Emendamento 79

Proposta di regolamento

Articolo 8 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. *Alla* Commissione *è conferito il potere di adottare* atti delegati conformemente all'articolo 12 al fine di *stabilire* norme dettagliate riguardanti procedure di prova e requisiti tecnici specifici per l'omologazione di sistemi di protezione frontale di cui al paragrafo 1 del presente articolo, compresi i requisiti tecnici riguardanti la loro costruzione e installazione.

Emendamento

3. *La* Commissione *adotta* atti delegati conformemente all'articolo 12 al fine di *integrare il presente regolamento stabilendo* norme dettagliate riguardanti procedure di prova e requisiti tecnici specifici per l'omologazione di sistemi di protezione frontale di cui al paragrafo 1 del presente articolo, compresi i requisiti tecnici riguardanti la loro costruzione e installazione.

Emendamento 80

Proposta di regolamento

Articolo 8 – paragrafo 3 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Tali norme dettagliate sono stabilite e pubblicate almeno 15 mesi prima delle date pertinenti specificate nell'allegato II.

Emendamento 81

Proposta di regolamento

Articolo 9 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. I veicoli delle categorie M₂, M₃, N₂ e N₃ sono dotati di sistemi avanzati capaci di rilevare la presenza di utenti vulnerabili della strada situati in prossimità della parte anteriore del veicolo *o* sul lato del marciapiede e di emettere un segnale di allerta *o* di evitare la collisione con essi.

Emendamento

3. I veicoli delle categorie M₂, M₃, N₂ e N₃ sono dotati di sistemi avanzati capaci di rilevare la presenza di utenti vulnerabili della strada situati in prossimità della parte anteriore del veicolo *e* sul lato del marciapiede e di emettere un segnale di allerta *o* di evitare la collisione con essi.

Emendamento 82

Proposta di regolamento Articolo 9 – paragrafo 4 – lettera a

Testo della Commissione

a) deve essere possibile spegnere tale sistemi soltanto uno alla volta e solo a veicolo fermo con il freno di stazionamento innestato, mediante una complessa sequenza di azioni che devono essere effettuate dal conducente;

Emendamento

a) deve essere possibile spegnere tali sistemi soltanto uno alla volta e solo a veicolo fermo con il freno di stazionamento innestato;

Emendamento 83

Proposta di regolamento Articolo 9 – paragrafo 4 – lettera a bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

a bis) deve essere possibile per il conducente ignorare facilmente il sistema in qualsiasi momento;

Emendamento 84

Proposta di regolamento Articolo 9 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. I veicoli delle categorie M₂, M₃, N₂ e N₃ sono progettati e costruiti in modo da migliorare la visibilità diretta degli utenti vulnerabili della strada dal posto di guida.

Emendamento

5. I veicoli delle categorie M₂, M₃, N₂ e N₃ sono progettati e costruiti in modo da migliorare la visibilità diretta degli utenti vulnerabili della strada dal posto di guida, ***eliminare gli angoli morti davanti al posto di guida e ridurre significativamente gli angoli morti attraverso i vetri laterali. Si tiene conto delle specificità dei diversi tipi di veicoli.***

Emendamento 85

Proposta di regolamento

Articolo 9 – paragrafo 7 – parte introduttiva

Testo della Commissione

7. *Alla* Commissione è *conferito il potere di adottare* atti delegati conformemente all'articolo 12 al fine di *stabilire* norme dettagliate riguardanti procedure di prova e requisiti tecnici specifici per:

Emendamento

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

Emendamento 86

Proposta di regolamento

Articolo 9 – paragrafo 7 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Le norme dettagliate concernenti i requisiti di cui al presente articolo, paragrafi da 2 a 4, sono fissate e pubblicate almeno 15 mesi prima delle date pertinenti specificate nell'allegato II.

Le norme dettagliate concernenti i requisiti di cui al paragrafo 5 del presente articolo sono fissate e pubblicate almeno 36 mesi prima delle date pertinenti specificate nell'allegato II.

Emendamento 87

Proposta di regolamento

Articolo 10 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

1. In aggiunta agli altri requisiti di cui al presente regolamento e di cui agli atti delegati adottati a norma dello stesso applicabili anche ai veicoli delle categorie M e N, i veicoli alimentati a idrogeno di tali categorie, i relativi impianti a idrogeno e i componenti di tali impianti sono conformi ai requisiti *di cui all'allegato V e di cui agli* atti delegati *adottati a norma del* paragrafo 3 *del presente articolo.*

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

Emendamento 88

Proposta di regolamento Articolo 10 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. *Alla* Commissione è *conferito il potere di adottare* atti delegati conformemente all'articolo 12 al fine di:

a) stabilire norme dettagliate riguardanti procedure di prova e requisiti tecnici specifici per l'omologazione di veicoli alimentati a idrogeno, per quanto riguarda i relativi impianti a idrogeno e per l'omologazione di componenti a idrogeno, compresi i requisiti per la loro installazione.

b) modificare l'allegato V per adattarlo al progresso tecnico.

Emendamento

3. *La* Commissione *adotta* atti delegati conformemente all'articolo 12 al fine di ***integrare il presente regolamento stabilendo norme dettagliate riguardanti procedure di prova e requisiti tecnici specifici per l'omologazione di veicoli alimentati a idrogeno, per quanto riguarda i relativi impianti a idrogeno, inclusi la compatibilità dei materiali e i recipienti di rifornimento, e per l'omologazione di componenti a idrogeno, compresi i requisiti per la loro installazione.***

Emendamento 89

Proposta di regolamento Articolo 10 – paragrafo 3 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Tali norme dettagliate sono stabilite e pubblicate almeno 15 mesi prima delle date pertinenti specificate nell'allegato II.

Emendamento 90

Proposta di regolamento Articolo 11 – titolo

Testo della Commissione

Requisiti specifici relativi ai veicoli automatizzati

Emendamento

Requisiti specifici relativi ai veicoli automatizzati **e completamente automatizzati**

Emendamento 91

Proposta di regolamento

Articolo 11 – paragrafo 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione

1. In aggiunta agli altri requisiti di cui al presente regolamento e di cui agli atti delegati adottati a norma dello stesso applicabili anche ai veicoli delle rispettive categorie, i veicoli automatizzati sono conformi ai requisiti **e di cui agli** atti delegati **adottati a norma del** paragrafo 2 relativi:

Emendamento

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

Emendamento 92

Proposta di regolamento

Articolo 11 – paragrafo 1 – lettera a

Testo della Commissione

a) ai sistemi che sostituiscono il conducente nel controllo del veicolo, comprese le operazioni di sterzata, accelerazione e frenata;

Emendamento

a) ai sistemi che sostituiscono il conducente nel controllo del veicolo, comprese le operazioni di **segnalazione**, sterzata, accelerazione e frenata;

Emendamento 93

Proposta di regolamento

Articolo 11 – paragrafo 1 – lettera c

Testo della Commissione

c) ai sistemi di monitoraggio della **prontezza** del conducente;

Emendamento

c) ai sistemi di monitoraggio della **disponibilità** del conducente;

Emendamento 94

Proposta di regolamento Articolo 11 – paragrafo 1 – lettera d

Testo della Commissione

d) ai registratori di dati di evento (incidente) per i veicoli automatizzati;

Emendamento

soppressa

Emendamento 95

Proposta di regolamento Articolo 11 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. Il sistema di monitoraggio della disponibilità del conducente di cui al paragrafo 1, lettera c), non si applica ai veicoli completamente automatizzati.

Emendamento 96

Proposta di regolamento Articolo 11 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

2. Al fine di garantire il funzionamento sicuro dei veicoli automatizzati sulle strade pubbliche, **alla** Commissione **è conferito il potere di adottare** atti delegati conformemente all'articolo 12 **al fine di stabilire** requisiti relativi ai sistemi e altri elementi di cui ai punti da a) a e) del paragrafo 1 del presente articolo e di stabilire norme dettagliate riguardanti procedure di prova e requisiti tecnici specifici per l'omologazione di veicoli automatizzati per quanto riguarda tali requisiti.

2. Al fine di garantire il funzionamento sicuro dei veicoli automatizzati **e completamente automatizzati** sulle strade pubbliche, **la** Commissione **adotta** atti delegati conformemente all'articolo 12 **per integrare il presente regolamento stabilendo** requisiti relativi ai sistemi e altri elementi di cui ai punti da a) a e) del paragrafo 1 del presente articolo e di stabilire norme dettagliate riguardanti procedure di prova e requisiti tecnici specifici per l'omologazione di veicoli **automatizzati e completamente** automatizzati per quanto riguarda tali requisiti.

Emendamento 97

Proposta di regolamento Articolo 14 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 14 bis

Sanzioni

L'articolo 84 del regolamento (UE) 2018/858 si applica mutatis mutandis alle violazioni del presente regolamento.

Emendamento 98

Proposta di regolamento Articolo 16 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 16 bis

Riesame e relazioni

1. Entro ... [quattro anni dalla data di applicazione del presente regolamento] e successivamente ogni tre anni, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione di valutazione sul funzionamento di tutti i sistemi e le misure di sicurezza, ivi compresi quelli installati a posteriori nei veicoli esistenti. La Commissione valuta se tali misure e sistemi sono attuati in conformità al presente regolamento, il loro tasso di penetrazione e l'accettazione da parte degli utenti. Se del caso, la relazione è accompagnata da raccomandazioni, ivi compresa una proposta legislativa volta a modificare i requisiti in materia di sicurezza generale e di protezione e sicurezza degli occupanti dei veicoli e degli utenti vulnerabili della strada, al fine di sostenere gli sviluppi verso una guida in linea con gli obiettivi di Vision Zero.

2. Prima di ciascuna sessione del Forum mondiale per l'armonizzazione dei

regolamenti sui veicoli dell'UNECE (WP.29), la Commissione riferisce al Parlamento europeo in merito ai progressi compiuti in relazione all'applicazione delle norme in materia di sicurezza dei veicoli per quanto concerne i requisiti di cui agli articoli da 5 a 11 e in merito alla posizione dell'Unione nella sessione.

Emendamento 99

Proposta di regolamento Articolo 17 – comma 2

Testo della Commissione

Esso si applica a decorrere *dal [PO: Please insert the date 36 months following the date of entry into force of this Regulation].*

Emendamento

Esso si applica a decorrere *da ... [11° settembre seguente i 18 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento].*

Emendamento 100

Proposta di regolamento Articolo 17 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Tuttavia, l'articolo 4, paragrafo 7, l'articolo 5, paragrafo 4, l'articolo 6, paragrafo 4, l'articolo 7, paragrafo 7, l'articolo 8, paragrafo 3, l'articolo 9, paragrafo 7, l'articolo 10, paragrafo 3, l'articolo 11, paragrafo 2, e l'articolo 12 si applicano a decorrere dal [data di entrata in vigore del presente regolamento].

Emendamento 101

Proposta di regolamento Allegato II – tabella

Testo della Commissione

Oggetto	Regolamenti UNECE	Ulteriori requisiti tecnici specifici	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	E T	Compon ente
Requisiti concernenti SISTEMI DI RITENUTA, PROVE D'URTO, INTEGRITÀ DEL SISTEMA DI ALIMENTAZIONE E SICUREZZA DELL'ELETTRICITÀ AD ALTO VOLTAGGIO														
Finiture interne	Regolamento UNECE n. 21		A											
Sedili e poggiatesta	Regolamento UNECE n. 17		A	A	A	A	A	A						
Sedili di autobus	Regolamento UNECE n. 80			A	A									A
Ancoraggi delle cinture di sicurezza	Regolamento UNECE n. 14		A	A	A	A	A	A						
Cinture di sicurezza e sistemi di ritenuta	Regolamento UNECE n. 16		A	A	A	A	A	A					A	A
Dispositivi di separazione	Regolamento UNECE n. 126		X										B	

Ancoraggi di ritenuta per bambini	Regolamento UNECE n. 145		A										
Sistemi di ritenuta per bambini	Regolamento UNECE n. 44		A ¹				A	A					
Dispositivi avanzati di ritenuta per bambini	Regolamento UNECE n. 129		X	X	X	X	X	X				B	B
Protezione antincastro anteriore	Regolamento UNECE n. 93						A	A				A	A
Protezione antincastro posteriore	Regolamento UNECE n. 58		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Protezione laterale	Regolamento UNECE n. 73						A	A		A	A		
Sicurezza dei serbatoi del combustibile	Regolamento UNECE n. 34		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Sicurezza del gas di petrolio liquefatto	Regolamento UNECE n. 67		A	A	A	A	A	A					A
Sicurezza del gas naturale compresso e liquefatto	Regolamento UNECE n. 110		A	A	A	A	A	A					A
Sicurezza dell'idrogeno	Regolamento UNECE n. 134		A	A	A	A	A	A					A
Qualificazione del materiale degli impianti a idrogeno		Allegato V	A	A	A	A	A	A					A

Sicurezza elettrica in uso	Regolamento UNECE n. 100		A	A	A	A	A	A
Urto frontale parziale (offset)	Regolamento UNECE n. 94	Si applica ai veicoli delle categorie M ₁ e N ₁ con massa massima ≤ 3 500 kg	A				A	
Urto frontale su tutta la larghezza	Regolamento UNECE n. 137	L'uso del dispositivo antropomorfo di prova (crash dummy) "Hybrid III" è ammesso fino a quando l'uso del dispositivo di prova per la ritenuta degli occupanti umani "THOR" non sarà previsto dal regolamento UNECE.	B				B	
Protezione del conducente dal meccanismo dello sterzo in caso d'urto	Regolamento UNECE n. 12		A				A	A
Airbag sostitutivi	Regolamento UNECE n. 114		X				X	B
Urto della cabina	Regolamento UNECE n. 29						A	A A
Urto laterale	Regolamento UNECE n. 95	Si applica a tutti i veicoli delle categorie M ₁ e N ₁ , compresi quelli nei quali il punto R del sedile più basso si trova a > 700 mm dal suolo	A				A	

Urto laterale contro un palo	Regolamento UNECE n. 135		B	B
Urto posteriore	Regolamento UNECE n. 34	Si applica ai veicoli delle categorie M ₁ e N ₁ con massa massima ≤ 3 500 kg Deve essere garantito il rispetto delle prescrizioni relative alla sicurezza elettrica post-incidente	A	A

Requisiti concernenti

PEDONI, CICLISTI, CAMPO VISIVO E VISIBILITÀ

Protezione di gambe e testa dei pedoni	Regolamento UNECE n. 127		A	A
Zona d'urto estesa della testa di ciclisti e pedoni	Regolamento UNECE n. 127	L'area di prova corrispondente alla testa di bambini e adulti è circoscritta dalla "distanza di inviluppo per gli adulti" pari a 2 500 mm o dalla "linea di riferimento posteriore del parabrezza", se più avanzata. L'urto della testa contro i montanti A, la zona sovrastante il parabrezza e la capote è escluso ma va	B	B

i													
Dispositivi per la visione indiretta	Regolamento UNECE n. 46	A	A	A	A	A	A						A

Requisiti concernenti

TELAIO, FRENI, PNEUMATICI E STERZO DEL VEICOLO

Sterzo	Regolamento UNECE n. 79	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
Sistema di avviso di deviazione dalla corsia	Regolamento UNECE n. 130		A ⁴	A ⁴		A ⁴	A ⁴						
Sistemi di emergenza per il mantenimento della corsia		B			B								
Frenatura	Regolamento UNECE n. 13 Regolamento UNECE n. 13-H	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
Ricambi per freni	Regolamento UNECE n. 90	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
Dispositivo di assistenza alla frenata	Regolamento UNECE n. 139	A			A								
Controllo della stabilità	Regolamento UNECE n. 13 Regolamento UNECE n. 140	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		

Sistemi avanzati di frenata di emergenza nei veicoli pesanti	Regolamento UNECE n. 131		A ⁴	A ⁴		A ⁴	A ⁴						
Sistemi avanzati di frenata di emergenza nei veicoli leggeri			B			B							
Sicurezza ed efficienza ambientale degli pneumatici	Regolamento UNECE n. 30 Regolamento UNECE n. 54 Regolamento UNECE n. 117		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
Ruote di scorta e sistemi antiforatura	Regolamento UNECE n. 64		A ¹			A ¹							
Pneumatici rigenerati	Regolamento UNECE n. 108 Regolamento UNECE n. 109		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
Monitoraggio della pressione degli pneumatici nei veicoli leggeri	Regolamento UNECE n. 141	Si applica ai veicoli delle categorie M ₁ e N ₁	A			B							
Monitoraggio della pressione degli pneumatici nei veicoli pesanti				B	B		B	B			B	B	
Montaggio degli pneumatici	Regolamento UNECE n. 142	Si applica a tutte le categorie di veicoli	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	

Ruote sostitutive	Regolamento UNECE n. 124	X			X			X	X					B
-------------------	-----------------------------	---	--	--	---	--	--	---	---	--	--	--	--	---

Requisiti concernenti

STRUMENTI DI BORDO, IMPIANTO ELETTRICO E ILLUMINAZIONE DEL VEICOLO

Segnalatore acustico	Regolamento UNECE n. 28	A	A	A	A	A	A							A
Perturbazioni radioelettriche (compatibilità elettromagnetica)	Regolamento UNECE n. 10	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Protezione dall'uso non autorizzato, attacchi informatici, sistemi di immobilizzazione e di allarme	Regolamento UNECE n. 18 Regolamento UNECE n. 97 Regolamento UNECE n. 116	A	A ¹	A ¹	A	A ¹	A ¹							A A
Tachimetro	Regolamento UNECE n. 39	A	A	A	A	A	A							
Contachilometri	Regolamento UNECE n. 39	A	A	A	A	A	A							
Dispositivi di limitazione della velocità	Regolamento UNECE n. 89		A	A		A	A							A
Adattamento intelligente della velocità		B	B	B	B	B	B							B

Identificazione di comandi, spie e indicatori	Regolamento UNECE n. 121	A	A	A	A	A	A					
Impianti di riscaldamento	Regolamento UNECE n. 122	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Dispositivi di segnalazione luminosa	Regolamento UNECE n. 4 Regolamento UNECE n. 6											
	Regolamento UNECE n. 7 Regolamento UNECE n. 19											
	Regolamento UNECE n. 23 Regolamento UNECE n. 38	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
	Regolamento UNECE n. 77 Regolamento UNECE n. 87											
	Regolamento UNECE n. 91											
Dispositivi di illuminazione della strada	Regolamento UNECE n. 31 Regolamento UNECE n. 98	X	X	X	X	X	X					A
	Regolamento UNECE n. 112 Regolamento UNECE n. 123											
	Regolamento UNECE n. 3	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
Sorgenti luminose	Regolamento UNECE n. 37 Regolamento	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A

	UNECE n. 99 Regolamento UNECE n. 128													
Montaggio dei dispositivi catadiottrici, di segnalazione luminosa e di illuminazione della strada.	Regolamento UNECE n. 48	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
Segnalazione di arresto di emergenza		B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	
Dispositivi tergifari	Regolamento UNECE n. 45	A ¹							A					
Indicatori di cambio di marcia		A												

Requisiti concernenti

CONDUCENTE E COMPORTAMENTO DEL SISTEMA

Interfaccia di installazione di dispositivi di tipo alcolock		B	B	B	B	B	B							
Monitoraggio dell'attenzione e della stanchezza		B	B	B	B	B	B							

Riconoscimento avanzato della distrazione

Il riconoscimento avanzato della distrazione può comprendere anche il monitoraggio dell'attenzione e della stanchezza. In alternativa al riconoscimento avanzato della distrazione possono essere presi in considerazione anche sistemi antidistrazione tramite strumenti tecnici.

C C C C C C

Monitoraggio della disponibilità del conducente

B⁵ B⁵ B⁵ B⁵ B⁵ B⁵

Registratore di dati di evento (incidente)

B B⁵ B⁵ B B⁵ B⁵

B

Sistemi che sostituiscono il conducente nel controllo del veicolo

B⁵ B⁵ B⁵ B⁵ B⁵ B⁵

Sistemi che forniscono al veicolo informazioni sullo stato dello stesso e sulla zona circostante

B⁵ B⁵ B⁵ B⁵ B⁵ B⁵

Guida in convoglio (platooning)

B⁵ B⁵ B⁵ B⁵ B⁵ B⁵

Requisiti concernenti

COSTRUZIONE E CARATTERISTICHE GENERALI DEL VEICOLO

Alloggiamento della targa di immatricolazione		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Retromarcia		A	A	A	A	A	A				
Serrature e cerniere delle porte	Regolamento UNECE n. 11	A			A	A	A				
Predellini, maniglie e pedane		A			A	A	A				
Sporgenze esterne	Regolamento UNECE n. 26	A									
Sporgenze esterne delle cabine di veicoli commerciali	Regolamento UNECE n. 61				A	A	A				
Targhetta regolamentare e numero di identificazione del veicolo		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Dispositivi di traino		A	A	A	A	A	A				
Parafanghi delle ruote		A									
Dispositivi antispruzzo					A	A	A	A	A	A	A
Masse e dimensioni		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A

Dispositivi di accoppiamento meccanico	Regolamento UNECE n. 55 Regolamento UNECE n. 102	A ¹	A	A	A	A	A	A					
Veicoli destinati al trasporto di merci pericolose	Regolamento UNECE n. 105				A	A	A	A	A	A	A	A	
Caratteristiche generali di costruzione degli autobus	Regolamento UNECE n. 107		A	A									
Resistenza della sovrastruttura negli autobus	Regolamento UNECE n. 66		A	A									
Infiammabilità degli autobus	Regolamento UNECE n. 118			A									A

Emendamento

Oggetto	Regolamenti UNECE	Ulteriori <i>disposizioni tecniche specifiche</i>	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	E T	Componente
A	SISTEMI DI RITENUTA, PROVE D'URTO, INTEGRITÀ DEL SISTEMA DI ALIMENTAZIONE E SICUREZZA DELL'ELETTRICITÀ AD ALTO VOLTAGGIO													
A1	Finiture interne	Regolamento UNECE n. 21	A											
A2	Sedili e poggiatesta	Regolamento UNECE	A	A	A	A	A	A						

<i>A15</i>	Sicurezza del gas di petrolio liquefatto	Regolamento UNECE n. 67		A	A	A	A	A	A	A
<i>A16</i>	Sicurezza del gas naturale compresso e liquefatto	Regolamento UNECE n. 110		A	A	A	A	A	A	A
<i>A17</i>	Sicurezza dell'idrogeno	Regolamento UNECE n. 134		A	A	A	A	A	A	A
<i>A18</i>	Qualificazione del materiale degli impianti a idrogeno		Allegato V	A	A	A	A	A	A	A
<i>A19</i>	Sicurezza elettrica in uso	Regolamento UNECE n. 100		A	A	A	A	A	A	A
<i>A20</i>	Urto frontale parziale (offset)	Regolamento UNECE n. 94	Si applica ai veicoli delle categorie M ₁ e N ₁ con massa massima ≤ 2 500 kg	A				A		
<i>A21</i>	Urto frontale su tutta la larghezza	Regolamento UNECE n. 137	L'uso del dispositivo antropomorfo di prova (crash dummy) "Hybrid III" è ammesso fino a quando l'uso del dispositivo di prova per la ritenuta degli occupanti umani "THOR" non sarà previsto dal regolamento UNECE.	B				B		
<i>A22</i>	Protezione del conducente dal meccanismo dello sterzo	Regolamento UNECE n. 12		A				A		A

	in caso d'urto							
A23	Airbag sostitutivi	Regolamento UNECE n. 114		X		X		B
A24	Urto della cabina	Regolamento UNECE n. 29				A	A A	
A25	Urto laterale	Regolamento UNECE n. 95	Si applica a tutti i veicoli delle categorie M ₁ e N ₁ , compresi quelli nei quali il punto R del sedile più basso si trova a > 700 mm dal suolo	A		A		
A26	Urto laterale contro un palo	Regolamento UNECE n. 135		B		B		
A27	Urto posteriore	Regolamento UNECE n. 34	Si applica ai veicoli delle categorie M ₁ e N ₁ con massa massima ≤ 3 500 kg Deve essere garantito il rispetto delle prescrizioni relative alla sicurezza elettrica post-incidente	A		A		

Requisiti concernenti

B *UTENTI DELLA STRADA VULNERABILI*, CAMPO VISIVO E VISIBILITÀ

B1	Protezione di gambe e testa dei pedoni	Regolamento UNECE n. 127		A		A		
B2	Zona d'urto estesa della testa di ciclisti e pedoni	Regolamento UNECE n. 127	L'area di prova corrispondente alla testa	C		C		

		n. 43											
B11	Sbrinamento/disappannamento		A	A ²									
B12	Lavacrystalli/tergicristalli		A	A ³			A						
B13	Dispositivi per la visione indiretta	Regolamento UNECE n. 46	A	A	A	A	A	A	A				A

Requisiti concernenti

C	TELAIO, FRENI, PNEUMATICI E STERZO DEL VEICOLO												
C1	Sterzo	Regolamento UNECE n. 79	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
C2	Sistema di avviso di deviazione dalla corsia	Regolamento UNECE n. 130		A ⁴	A ⁴		A ⁴	A ⁴					
C3	Sistemi di emergenza per il mantenimento della corsia		B			B							
C4	Frenatura	Regolamento UNECE n. 13 Regolamento UNECE n. 13-H	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
C5	Ricambi per freni	Regolamento UNECE n. 90	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
C6	Dispositivo di assistenza alla frenata	Regolamento UNECE n. 139	A			A							
C7	Controllo della stabilità	Regolamento UNECE n. 13 Regolamento	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A

		UNECE n. 140												
C8	Sistemi avanzati di frenata di emergenza nei veicoli pesanti	Regolamento UNECE n. 131		A ⁴	A ⁴		A ⁴	A ⁴						
C9	Sistemi avanzati di frenata di emergenza nei veicoli leggeri		B				B							
C10	Sicurezza ed efficienza ambientale degli pneumatici	Regolamento UNECE n. 30 Regolamento UNECE n. 54 Regolamento UNECE n. 117	<i>Deve essere garantita anche una procedura di prova per gli pneumatici usati; si applicano le date di cui alla nota C.</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
C11	Ruote di scorta e sistemi antiforatura	Regolamento UNECE n. 64		A ¹			A ¹							
C12	Pneumatici rigenerati	Regolamento UNECE n. 108 Regolamento UNECE n. 109		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
C13	Monitoraggio della pressione degli pneumatici nei veicoli leggeri	Regolamento UNECE n. 141	Si applica ai veicoli delle categorie M ₁ e N ₁	A			B							
C14	Monitoraggio della pressione degli pneumatici nei veicoli pesanti				B	B		B	B			B	B	
C15	Montaggio degli pneumatici	Regolamento UNECE n. 142	Si applica a tutte le categorie di veicoli	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A

C16	Ruote sostitutive	Regolamento UNECE n. 124	X			X			X	X										B
------------	-------------------	-----------------------------	---	--	--	---	--	--	---	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---

Requisiti concernenti

D STRUMENTI DI BORDO, IMPIANTO ELETTRICO, ILLUMINAZIONE DEL VEICOLO **E PROTEZIONE DALL'USO NON AUTORIZZATO, COMPRESI GLI ATTACCHI INFORMATICI**

D1	Segnalatore acustico	Regolamento UNECE n. 28	A	A	A	A	A	A												A	
D2	Perturbazioni radioelettriche (compatibilità elettromagnetica)	Regolamento UNECE n. 10	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
D3	Protezione dall'uso non autorizzato, attacchi informatici, sistemi di immobilizzazione e di allarme	Regolamento UNECE n. 18 Regolamento UNECE n. 97 Regolamento UNECE n. 116	A	A ¹	A ¹	A	A ¹	A ¹												A	A
D4	Protezione del veicolo dagli attacchi informatici		B	B	B	B	B	B												B	B
D5	Tachimetro	Regolamento UNECE n. 39	A	A	A	A	A	A													
D6	Contachilometri	Regolamento UNECE n. 39	A	A	A	A	A	A													
D7	Dispositivi di limitazione della velocità	Regolamento UNECE n. 89		A	A		A	A													A

D8	Adattamento intelligente della velocità		B	B	B	B	B	B												B	
D9	Identificazione di comandi, spie e indicatori	Regolamento UNECE n. 121	A	A	A	A	A	A													
D10	Impianti di riscaldamento	Regolamento UNECE n. 122	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A							A
D11	Dispositivi di segnalazione luminosa	Regolamento UNECE n. 4 Regolamento UNECE n. 6 Regolamento UNECE n. 7 Regolamento UNECE n. 19 Regolamento UNECE n. 23 Regolamento UNECE n. 38 Regolamento UNECE n. 77 Regolamento UNECE n. 87 Regolamento UNECE n. 91	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
D12	Dispositivi di illuminazione della strada	Regolamento UNECE n. 31 Regolamento UNECE n. 98 Regolamento UNECE n. 112 Regolamento UNECE n. 123	X	X	X	X	X	X	X												A
D13	Dispositivi catadiottrici	Regolamento UNECE n. 3	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			A

D14	Sorgenti luminose	Regolamento UNECE n. 37 Regolamento UNECE n. 99 Regolamento UNECE n. 128	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
D15	Montaggio dei dispositivi catadiottrici, di segnalazione luminosa e di illuminazione della strada.	Regolamento UNECE n. 48	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
D16	Segnalazione di arresto di emergenza		B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	
D17	Dispositivi tergifari	Regolamento UNECE n. 45	A ¹					A					
D18	Indicatori di cambio di marcia		A										

Requisiti concernenti

E	CONDUCENTE E COMPORTAMENTO DEL SISTEMA												
E1	Interfaccia di installazione di dispositivi di tipo alcolock		B	B	B	B	B	B					
E2	<i>Avviso</i> dell'attenzione e della stanchezza <i>del conducente</i>		B	B	B	B	B	B					
E3	<i>Avviso avanzato</i> di	Possono essere presi in	C	C	C	C	C	C					

distrazione *del
conducente*

considerazione anche
sistemi antidistrazione
tramite strumenti tecnici.

E4	Monitoraggio della disponibilità del conducente		<i>E</i>	<i>E</i>	<i>E</i>	<i>E</i>	<i>E</i>	<i>E</i>		
E5	Registratore di dati sugli incidenti		B	B	B	B	B	B		B
E6	Sistemi che sostituiscono il conducente nel controllo del veicolo		<i>E</i>	<i>E</i>	<i>E</i>	<i>E</i>	<i>E</i>	<i>E</i>		
E7	Sistemi che forniscono al veicolo informazioni sullo stato dello stesso e sulla zona circostante		<i>E</i>	<i>E</i>	<i>E</i>	<i>E</i>	<i>E</i>	<i>E</i>		
E8	Guida in convoglio (platooning)		<i>E</i>	<i>E</i>	<i>E</i>	<i>E</i>	<i>E</i>	<i>E</i>		

Requisiti concernenti

F

COSTRUZIONE E CARATTERISTICHE GENERALI DEL VEICOLO

F1	Alloggiamento della targa di immatricolazione		A	A	A	A	A	A	A	A	A
F2	Retromarcia		A	A	A	A	A	A			
F3	Serrature e cerniere delle porte	Regolamento UNECE n. 11	A			A	A	A			

F4	Predellini, maniglie e pedane		A			A	A	A					
F5	Sporgenze esterne	Regolamento UNECE n. 26	A										
F6	Sporgenze esterne delle cabine di veicoli commerciali	Regolamento UNECE n. 61				A	A	A					
F7	Targhetta regolamentare e numero di identificazione del veicolo		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
F8	Dispositivi di traino		A	A	A	A	A	A					
F9	Parafanghi delle ruote		A										
F10	Dispositivi antispruzzo					A	A	A	A	A	A	A	
F11	Masse e dimensioni		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
F12	Dispositivi di accoppiamento meccanico	Regolamento UNECE n. 55 Regolamento UNECE n. 102	A ¹	A	A	A	A	A					
F13	Veicoli destinati al trasporto di merci pericolose	Regolamento UNECE n. 105				A	A	A	A	A	A	A	
F14	Caratteristiche generali di costruzione degli autobus	Regolamento UNECE n. 107		A	A								
F15	Resistenza della sovrastruttura negli	Regolamento UNECE n. 66		A	A								

F16	autobus Infiammabilità degli autobus	Regolamento UNECE n. 118	A	A
------------	--	-----------------------------	---	---

Emendamento 102

Proposta di regolamento

Allegato II – Note alla tabella – lettera D

Testo della Commissione

D. Data a partire dalla quale il rilascio dell'omologazione UE sarà rifiutato:

[**PO: Please insert the date 48** months after the date of application of this Regulation]

Data a partire dalla quale è vietata l'immatricolazione dei veicoli e la commercializzazione e la messa in circolazione di componenti ed entità tecniche:

[**PO: Please insert the date 84** months after the date of application of this Regulation]

Emendamento

D: Data a partire dalla quale il rilascio dell'omologazione UE sarà rifiutato:

[**36** mesi dalla data di applicazione del presente regolamento.]

Data a partire dalla quale è vietata l'immatricolazione dei veicoli e la commercializzazione e la messa in circolazione di componenti ed entità tecniche:

[**78** mesi dalla data di applicazione del presente regolamento.]

Emendamento 103

Proposta di regolamento

Allegato II – Note alla tabella – lettera E (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

E: Data del rifiuto della concessione dell'omologazione UE e data del divieto di immatricolazione dei veicoli da stabilire nell'atto delegato; tale data non deve precedere la data di entrata in vigore del presente regolamento.

Emendamento 104

Proposta di regolamento

Allegato II – Note alla tabella – nota a piè di pagina 5

Testo della Commissione

Emendamento

⁵ ***La conformità è obbligatoria per i veicoli***

soppressa

automatizzati.

Emendamento 105

**Proposta di regolamento
Allegato III – punto 3 – lettera b**

Testo della Commissione

"58 *Protezione dei pedoni*

**Regolamento (UE) 2019/...+ Regolamento UNECE
n. 127**

Emendamento

soppressa

Emendamento 106

**Proposta di regolamento
Allegato III – punto 5 – lettera b**

Testo della Commissione

"58 *Protezione dei pedoni*

**Regolamento (UE) 2019/...+ Regolamento UNECE
n. 127**

Emendamento

soppressa

Emendamento 107

**Proposta di regolamento
Allegato IV**

Testo della Commissione

Emendamento

[...]

soppresso

Emendamento 108

Proposta di regolamento Allegato V

	<i>Testo della Commissione</i>	<i>Emendamento</i>
	<i>[...]</i>	<i>soppresso</i>

Emendamento 109

Proposta di regolamento Allegato VI

	<i>Testo della Commissione</i>	
Regolamento UNECE	Requisiti specifici	Data ultima per l'immatricolazione di veicoli non conformi e per la vendita o messa in circolazione di componenti non conformi (1)
29	Robustezza della cabina del veicolo commerciale	29 gennaio 2021
	I veicoli della categoria N devono essere conformi al regolamento	
142	Montaggio degli pneumatici	31 ottobre 2018
	<i>I veicoli delle categorie O₁, O₂, O₃ e O₄ devono essere dotati di pneumatici della classe C1 o C2 conformi ai requisiti di fase 2 per la resistenza al rotolamento</i>	
	Montaggio degli pneumatici	31 ottobre 2020
	<i>I veicoli delle categorie O₃ e O₄ devono essere dotati di pneumatici della classe C3 conformi ai requisiti di fase 2 per la resistenza al rotolamento</i>	
117	Pneumatici, rispetto alle emissioni sonore prodotte dal rotolamento, l'aderenza sul bagnato e la resistenza al rotolamento	30 aprile 2019
	<i>Gli pneumatici delle classi C1, C2 e C3 devono essere conformi ai requisiti di fase 2 per le emissioni sonore prodotte dal rotolamento</i>	
	Pneumatici, rispetto alle emissioni sonore prodotte dal rotolamento, l'aderenza sul bagnato e la resistenza al rotolamento	30 aprile 2019
	<i>Gli pneumatici della classe C3 devono essere</i>	

conformi ai requisiti di fase 1 per la resistenza al rotolamento

Pneumatici, rispetto alle emissioni sonore prodotte dal rotolamento, l'aderenza sul bagnato e la resistenza al rotolamento 30 aprile 2021

Gli pneumatici delle classi C1 e C2 devono essere conformi ai requisiti di fase 2 per la resistenza al rotolamento

Pneumatici, rispetto alle emissioni sonore prodotte dal rotolamento, l'aderenza sul bagnato e la resistenza al rotolamento 30 aprile 2023

Gli pneumatici della classe C3 devono essere conformi ai requisiti di fase 2 per la resistenza al rotolamento

127 ***Sicurezza dei pedoni*** **23 agosto 2019**

Veicoli della categoria M₁ con massa massima > 2 500 kg e della categoria N1

Emendamento

Regolamento UNECE	Requisiti specifici	Data ultima per l'immatricolazione di veicoli non conformi e per la vendita o messa in circolazione di componenti non conformi (1)
29	Robustezza della cabina del veicolo commerciale	29 gennaio 2021
	I veicoli della categoria N devono essere conformi al regolamento	
	Pneumatici, rispetto alle emissioni sonore prodotte dal rotolamento, l'aderenza sul bagnato e la resistenza al rotolamento	30 aprile 2021
	Gli pneumatici delle classi C1 e C2 devono essere conformi ai requisiti di fase 2 per la resistenza al rotolamento	
	Pneumatici, rispetto alle emissioni sonore prodotte dal rotolamento, l'aderenza sul bagnato e la resistenza al rotolamento	30 aprile 2023
	Gli pneumatici della classe C3 devono essere conformi ai requisiti di fase 2 per la resistenza al rotolamento	