

## II

(Atti non legislativi)

## REGOLAMENTI

## REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2015/96 DELLA COMMISSIONE

del 1° ottobre 2014

**che integra il regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le prescrizioni relative alle prestazioni ambientali e delle unità di propulsione dei veicoli agricoli e forestali**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 febbraio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli agricoli e forestali <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 19, paragrafo 6,

considerando quanto segue:

- (1) Il mercato interno comprende uno spazio senza frontiere interne nel quale è garantita la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali. A tal fine, il regolamento (UE) n. 167/2013 ha istituito un sistema organico di omologazione UE e un sistema rafforzato di vigilanza del mercato per i veicoli agricoli e forestali e i loro sistemi, componenti ed entità tecniche.
- (2) Il termine «veicoli agricoli e forestali» copre una vasta gamma di tipi di veicoli diversi muniti di uno o più assi e di 2, 4 o più ruote o cingoli, ad esempio trattori a ruote, trattori a cingoli, rimorchi e attrezzature trainate, utilizzati per una serie di scopi agricoli e forestali diversi, compresi i veicoli per uso speciale.
- (3) A seguito della richiesta del Parlamento europeo e al fine di semplificare e di accelerare l'adozione della normativa in materia di omologazione, nella legislazione dell'Unione relativa all'omologazione dei veicoli è stato introdotto un nuovo approccio normativo in base al quale il legislatore, attraverso la procedura legislativa ordinaria, si limita a stabilire regole e principi fondamentali e delega alla Commissione il potere di adottare atti delegati relativi alle prescrizioni tecniche dettagliate. In linea con questo principio, il regolamento n. 167/2013 stabilisce i requisiti fondamentali di sicurezza funzionale, sicurezza sul lavoro e compatibilità ambientale e delega alla Commissione il potere di definire le specifiche tecniche corrispondenti in atti delegati.
- (4) È pertanto opportuno stabilire le prescrizioni tecniche per l'omologazione dei veicoli agricoli e forestali per quanto riguarda le prestazioni ambientali e le prestazioni delle unità di propulsione.
- (5) Nel 2010 la Commissione ha elaborato una strategia europea per i veicoli puliti ed efficienti sul piano energetico <sup>(2)</sup>. Tale strategia proponeva che l'Unione agisse negli ambiti in cui può avere un chiaro valore aggiunto e integrare le azioni intraprese dall'industria e dalle autorità pubbliche nazionali e regionali. Tali azioni dovrebbero mirare a migliorare le prestazioni ambientali dei veicoli e contemporaneamente a rafforzare la

<sup>(1)</sup> GUL 60 del 2.3.2013, pag. 1.

<sup>(2)</sup> COM(2010) 186 def. del 28.4.2010.

competitività dell'industria automobilistica dell'Unione. In particolare, è necessario ridurre considerevolmente le emissioni di idrocarburi dei veicoli agricoli e forestali per migliorare la qualità dell'aria e rispettare i valori limite d'inquinamento. Tale obiettivo va raggiunto non soltanto riducendo le emissioni di idrocarburi dallo scarico e le emissioni per evaporazione di questi veicoli, ma anche contribuendo a ridurre i livelli di particelle volatili.

- (6) Facendo riferimento alle disposizioni della direttiva 97/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>, il presente regolamento stabilisce i valori limite delle emissioni di inquinanti gassosi e particolato inquinante, da applicare in fasi successive, e la procedura di prova per i motori a combustione interna destinati alla propulsione dei veicoli agricoli o forestali. I limiti di emissione delle fasi IIIA, IIIB e IV per i motori dei veicoli agricoli e forestali, stabilendo limiti ambiziosi di emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante e allineandosi alle norme internazionali, costituiscono una delle misure intese a ridurre le emissioni di particolato e di precursori dell'ozono come gli ossidi di azoto e gli idrocarburi.
- (7) È necessario un metodo standardizzato di misurazione del consumo di carburante e delle emissioni di biossido di carbonio dei motori dei veicoli agricoli e forestali per garantire l'assenza di ostacoli tecnici al commercio tra gli Stati membri. Inoltre, clienti e utenti devono anche disporre di informazioni oggettive e precise.
- (8) Uno degli obiettivi principali della legislazione dell'Unione sull'omologazione dei veicoli è far sì che l'immissione sul mercato di veicoli, componenti ed entità tecniche nuovi garantisca un livello elevato di tutela dell'ambiente. Tale obiettivo non dovrebbe essere pregiudicato dal montaggio di parti o equipaggiamenti dopo che i veicoli sono stati immessi sul mercato o sono entrati in circolazione. Dovrebbero perciò essere adottate misure adeguate affinché parti o equipaggiamenti che possono essere montati sui veicoli agricoli e forestali e che possono pregiudicare considerevolmente il funzionamento di sistemi essenziali per la tutela dell'ambiente siano oggetto di controlli preventivi da parte di un'autorità di omologazione prima di essere immessi sul mercato. Tali misure dovrebbero consistere in disposizioni tecniche relative alle prescrizioni che tali parti o equipaggiamenti devono soddisfare.
- (9) La direttiva 2003/37/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup> prevedeva l'omologazione CE di veicoli completi dei veicoli fuoristrada e dei veicoli side-by-side come i veicoli agricoli e forestali. Anche tali tipi di veicoli dovrebbero quindi essere disciplinati dal presente regolamento per quanto riguarda le prescrizioni relative alle prestazioni ambientali e delle loro unità di propulsione, a condizione che il tipo di veicolo in questione rientri in una categoria di veicoli di cui al regolamento (UE) n. 167/2013.
- (10) Alla luce del progresso tecnico è necessario adeguare le prescrizioni tecniche definite negli allegati di tale direttiva. Le categorie di motori, i valori limite e le date di attuazione ivi riportati dovrebbero essere allineati alle future modifiche della direttiva 97/68/CE conformemente all'articolo 71 del regolamento (UE) n. 167/2013.
- (11) Le prescrizioni relative alle prestazioni ambientali e delle unità di propulsione per quanto riguarda le emissioni di inquinanti gassosi e di particolato inquinante non dovrebbero applicarsi ai veicoli muniti di motori che non rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 97/68/CE fino alla data in cui tali motori diventeranno oggetto di tale direttiva. Tuttavia, ai veicoli muniti di motori che non rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 97/68/CE può essere concessa l'omologazione di veicoli completi a norma del presente regolamento.
- (12) Con la decisione 97/836/CE del Consiglio <sup>(3)</sup>, l'Unione ha aderito all'accordo della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) relativo all'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili ai veicoli a motore, agli accessori ed alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore ed alle condizioni per il riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali prescrizioni («Accordo del 1958 riveduto»). Nella comunicazione «CARS 2020: piano d'azione per un'industria automobilistica competitiva e sostenibile in Europa», la Commissione ha sottolineato che l'accettazione dei regolamenti internazionali nell'ambito dell'accordo UNECE del 1958 è il modo migliore per eliminare gli ostacoli non tariffari al commercio. Le prescrizioni stabilite nelle direttive abrogate dal regolamento (UE) n. 167/2013 vanno pertanto sostituite, ove opportuno, con riferimenti ai corrispondenti regolamenti UNECE.

<sup>(1)</sup> Direttiva 97/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1997, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai provvedimenti da adottare contro l'emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante prodotti dai motori a combustione interna destinati all'installazione su macchine mobili non stradali (GUL 59 del 27.2.1998, pag. 1).

<sup>(2)</sup> Direttiva 2003/37/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 maggio 2003, relativa all'omologazione dei trattori agricoli o forestali, dei loro rimorchi e delle loro macchine intercambiabili trainate, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche di tali veicoli e che abroga la direttiva 74/150/CEE (GUL 171 del 9.7.2003, pag. 1).

<sup>(3)</sup> Decisione 97/836/CE del Consiglio, del 27 novembre 1997, ai fini dell'adesione della Comunità europea all'accordo della commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite relativo all'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili ai veicoli a motore, agli accessori ed alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore ed alle condizioni del riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali prescrizioni («Accordo del 1958 riveduto») (GUL 346 del 17.12.1997, pag. 78).

- (13) La possibilità di applicare i regolamenti UNECE ai fini dell'omologazione UE dei veicoli come base della normativa dell'Unione è prevista nel regolamento (UE) n. 167/2013. In conformità a tale regolamento, l'omologazione a norma dei regolamenti UNECE applicabili su base equivalente alla legislazione dell'Unione va considerata omologazione UE in conformità al medesimo regolamento e ai suoi atti delegati e di esecuzione.
- (14) L'uso dei regolamenti UNECE su base equivalente alla legislazione dell'Unione consente di evitare doppioni non solo a livello di prescrizioni tecniche, ma anche a livello delle certificazioni e delle procedure amministrative. Inoltre, un'omologazione basata direttamente su norme concordate a livello internazionale dovrebbe facilitare l'accesso ai mercati dei paesi terzi, in particolare di quelli che sono parti contraenti dell'accordo del 1958 riveduto, e dunque aumentare la competitività dell'industria dell'Unione.
- (15) Tenendo conto della portata e dell'impatto dell'azione proposta sul settore in questione, le misure dell'Unione contenute nel presente regolamento sono indispensabili per raggiungere gli obiettivi ambientali e di sicurezza stabiliti, in particolare l'omologazione di veicoli nell'Unione. Tali obiettivi non possono essere conseguiti in misura sufficiente mediante azioni dei singoli Stati membri.
- (16) Poiché le prescrizioni relative alle prestazioni ambientali e delle unità di propulsione dei veicoli agricoli e forestali sono essenziali per l'omologazione di tali veicoli, il presente regolamento dovrebbe applicarsi a decorrere dalla data di applicazione del regolamento (UE) n. 167/2013,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### CAPO I

### OGGETTO E DEFINIZIONI

#### Articolo 1

##### **Oggetto**

Il presente regolamento stabilisce le prescrizioni tecniche e le procedure di prova dettagliate per quanto riguarda le prestazioni ambientali e delle unità di propulsione relativamente alle emissioni inquinanti e ai livelli sonori esterni ammissibili e l'omologazione e la vigilanza del mercato dei veicoli agricoli e forestali, dei loro motori e sistemi, componenti ed entità tecniche a norma del regolamento (UE) n. 167/2013.

#### Articolo 2

##### **Definizioni**

Ai fini del presente regolamento, si applicano le definizioni di cui all'articolo 3 del regolamento (UE) n. 167/2013. Si applicano inoltre le seguenti definizioni:

- 1) «inquinanti emessi», emissioni di inquinanti gassosi e di particolato inquinante dallo scarico;
- 2) «sistema di post-trattamento delle emissioni inquinanti dallo scarico», il passaggio dei gas di scarico attraverso un dispositivo o un sistema deputato ad alterare chimicamente o fisicamente gli inquinanti emessi prima del loro rilascio nell'atmosfera, compresi catalizzatori, filtri antiparticolato o qualsiasi altro componente, sistema, o entità tecnica per la riduzione o il trattamento delle emissioni di inquinanti gassosi e particolato inquinante dallo scarico del motore;
- 3) «sistema di abbattimento delle emissioni sonore esterne», tutti i componenti e le entità tecniche che compongono il sistema di scarico e il silenziatore, compresi il sistema di scarico, il sistema di aspirazione dell'aria, il silenziatore o qualsiasi sistema, componente e entità tecnica che influiscano sui livelli sonori esterni ammissibili emessi dal veicolo agricolo o forestale, di un tipo montato sul veicolo al momento dell'omologazione o dell'estensione dell'omologazione;
- 4) «dispositivo antinquinamento», un componente, un sistema o un'entità tecnica che fa parte del sistema di post-trattamento delle emissioni inquinanti dallo scarico;

- 5) «dispositivo antinquinamento di ricambio», un componente, un sistema o un'entità tecnica, destinato a sostituire, in parte o completamente, un sistema di post-trattamento delle emissioni inquinanti dallo scarico su un veicolo omologato a norma del regolamento (UE) n. 167/2013 e del presente regolamento;
- 6) «tipo di motore», una categoria di motori che non differiscono tra loro per quanto riguarda le caratteristiche essenziali definite nell'appendice 1 dell'allegato II della direttiva 97/68/CE;
- 7) «motore capostipite», un motore rappresentativo dell'unità di propulsione o della famiglia di motori, come definiti al punto 7 dell'allegato I della direttiva 97/68/CE;
- 8) «famiglia di motori», un gruppo di motori di un costruttore, conformemente al punto 6 dell'allegato I della direttiva 97/68/CE che, per progetto, si presume abbiano caratteristiche simili di emissione di inquinanti dallo scarico e che sono conformi alle prescrizioni del presente regolamento;
- 9) «motore di ricambio», un motore di nuova costruzione destinato a sostituire il motore di un veicolo agricolo o forestale e che viene fornito unicamente a tale scopo;
- 10) «elementi ausiliari», tutti gli equipaggiamenti, gli apparecchi e i dispositivi elencati nella tabella 1 dell'allegato 4 del regolamento UNECE n. 120, serie di modifiche 01;
- 11) «potenza del motore», la potenza ottenuta su un banco di prova all'estremità dell'albero motore o di un organo equivalente, misurata al regime del motore corrispondente;
- 12) «potenza netta del motore», la potenza del motore ottenuta su un banco di prova all'estremità dell'albero motore o di un organo equivalente, misurata al regime del motore corrispondente con gli elementi ausiliari e gli equipaggiamenti di cui alla tabella 1 dell'allegato 4 del regolamento UNECE n. 120, serie di modifiche 01 <sup>(1)</sup>, determinata nelle condizioni atmosferiche di riferimento.

## CAPO II

### OBBLIGHI DEI COSTRUTTORI

#### Articolo 3

#### Obblighi generali

1. Il costruttore si assicura che tutti i veicoli nuovi immessi sul mercato, immatricolati o messi in circolazione nell'Unione, tutti i motori nuovi e di ricambio immessi sul mercato o messi in servizio nell'Unione e tutti i sistemi, i componenti e le entità tecniche nuovi, che possono incidere sulle prestazioni ambientali e dell'unità di propulsione del veicolo, immessi sul mercato o messi in servizio nell'Unione siano progettati, costruiti e montati in modo che il veicolo, in condizioni d'uso normali e mantenuto in efficienza conformemente alle prescrizioni del costruttore, sia conforme alle prescrizioni del presente regolamento.
2. Il costruttore di veicoli, motori, sistemi, componenti e entità tecniche comprova all'autorità di omologazione, mediante dimostrazioni e prove fisiche, che i veicoli, i motori, i sistemi, i componenti e le entità tecniche messi a disposizione sul mercato, immatricolati o messi in servizio nell'Unione sono conformi alle prescrizioni tecniche e alle procedure di prova dettagliate di cui agli articoli da 6 a 9 *bis* e agli allegati I e II della direttiva 97/68/CE.
3. Il presente articolo non si applica ai tipi di veicoli da esportare in paesi terzi.

#### Articolo 4

#### Prescrizioni generali relative alle emissioni di inquinanti e ai livelli sonori esterni

1. Il costruttore soddisfa le prescrizioni relative alle emissioni di inquinanti di cui agli allegati I e II.

Il costruttore soddisfa le prescrizioni relative ai livelli sonori esterni di cui all'allegato III.

2. L'omologazione per quanto riguarda le prescrizioni relative alle emissioni di inquinanti dallo scarico e ai livelli sonori esterni può essere estesa dalle autorità di omologazione a versioni e varianti diverse del veicolo e a tipi e famiglie di motori, purché i parametri delle varianti del veicolo, dell'unità di propulsione e del sistema antinquinamento abbiano le medesime prestazioni o rientrino nei livelli di cui all'articolo 19, paragrafo 4, del regolamento (UE) n. 167/2013.

<sup>(1)</sup> GUL 257 del 30.9.2010, pag. 298.

3. Il costruttore comunica senza indugio all'autorità di omologazione qualsiasi modifica dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche che possono incidere sulle prestazioni ambientali e dell'unità di propulsione del veicolo agricolo e forestale dopo che il tipo di veicolo omologato è immesso sul mercato in conformità all'articolo 19 del regolamento (UE) n. 167/2013. L'obbligo di notifica comprende quanto segue:
- i parametri del tipo o della famiglia di motori, come stabiliti nell'allegato II della direttiva 97/68/CE e al punto 9 dell'allegato I del presente regolamento;
  - il sistema di post-trattamento delle emissioni inquinanti dallo scarico del motore, come descritto al punto 6 dell'allegato I della direttiva 97/68/CE, al punto 9.1 dell'allegato I e al punto 3.2 dell'allegato II del presente regolamento;
  - il sistema di abbattimento delle emissioni sonore esterne del veicolo, in conformità alle prescrizioni dell'allegato III.
4. Oltre alle disposizioni dei paragrafi 1, 2 e 3 e dell'articolo 14, il costruttore soddisfa le seguenti prescrizioni ambientali e dell'unità di propulsione:
- per quanto riguarda i carburanti di riferimento, le prescrizioni di cui all'allegato 7 del regolamento UNECE n. 120, serie di modifiche 01 e all'allegato V della direttiva 97/68/CE;
  - per quanto riguarda i dispositivi antinquinamento e i dispositivi antinquinamento di ricambio, le prescrizioni di cui all'appendice 5 dell'allegato III della direttiva 97/68/CE;
  - per quanto riguarda l'apparecchiatura di prova, le prescrizioni di cui all'allegato III della direttiva 97/68/CE.
5. Il costruttore dimostra all'autorità di omologazione che le modifiche di cui al paragrafo 3 non riducono le prestazioni ambientali di un veicolo rispetto alle prestazioni ambientali dimostrate all'atto dell'omologazione.
6. Il costruttore dimostra che i dispositivi antinquinamento di ricambio, che devono essere omologati a norma degli articoli da 9 a 13 del presente regolamento, immessi sul mercato o messi in servizio nell'Unione, sono omologati conformemente alle prescrizioni tecniche e alle procedure di prova dettagliate di cui al punto 4.1.1. dell'allegato I della direttiva 97/68/CE, ove applicabili.
7. I veicoli muniti di un dispositivo antinquinamento di ricambio soddisfano le stesse prescrizioni relative alle prove ambientali e rispettano gli stessi valori limite di emissione di sostanze inquinanti dei veicoli muniti di un dispositivo antinquinamento originale.

#### Articolo 5

##### **Obblighi specifici relativi all'omologazione di veicoli o motori**

- Il costruttore garantisce che le emissioni di inquinanti gassosi e particolato inquinante dallo scarico del tipo di motore non superino le emissioni di inquinanti gassosi e particolato inquinante dallo scarico specificate per le categorie di motori e gli intervalli di potenza che rientrano nel campo di applicazione della direttiva 97/68/CE.
- Il costruttore garantisce che le prestazioni dell'unità di propulsione corrispondano al livello comunicato all'autorità di omologazione nella documentazione fornita all'atto della messa a disposizione sul mercato del veicolo o prima della sua entrata in servizio.

L'uso di impianti di manipolazione, come definiti al punto 2.8 *quater* dell'allegato I della direttiva 97/68/CE, che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni è vietato, a norma del punto 4.1.1 dell'allegato III della direttiva 97/68/CE.

- Le modifiche apportate alla costruzione di un sistema, di un componente o di un'entità tecnica dopo l'omologazione non invalidano automaticamente l'omologazione, se non quando le caratteristiche o i parametri tecnici originari sono modificati in misura tale da influire sulla funzionalità del motore o del sistema antinquinamento.

#### Articolo 6

##### **Prescrizioni per l'omologazione di motori in quanto entità tecniche**

Per ottenere l'omologazione UE di un motore o di una famiglia di motori in quanto entità tecnica, in conformità alle disposizioni dell'allegato I del presente regolamento, il costruttore dimostra che i motori sono sottoposti alle prove e soddisfano le prescrizioni di cui al presente regolamento e alla direttiva 97/68/CE.

## CAPO III

**OBBLIGHI DEGLI STATI MEMBRI***Articolo 7***Equivalenza delle omologazioni alternative**

1. Le autorità nazionali riconoscono le omologazioni alternative come equivalenti ad un'omologazione a norma del presente regolamento in conformità all'allegato IV.
2. In aggiunta alle prescrizioni di cui al primo comma, per il riconoscimento di un'omologazione alternativa come equivalente a un'omologazione a norma del presente regolamento, il costruttore garantisce un accesso non discriminatorio alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, come richiesto al capo XV del regolamento (UE) n. 167/2013 e nel corrispondente atto delegato.

*Articolo 8***Misurazione delle emissioni di inquinanti**

I servizi tecnici misurano le emissioni di inquinanti dallo scarico dei motori e dei veicoli agricoli e forestali conformemente alle disposizioni della direttiva 97/68/CE, come adeguate dalle prescrizioni dell'allegato I del presente regolamento.

*Articolo 9***Misurazione del livello sonoro esterno**

1. Ai fini dell'omologazione, i servizi tecnici misurano il livello sonoro esterno dei veicoli agricoli e forestali della categoria T muniti di pneumatici e della categoria C muniti di cingoli di gomma in conformità alle condizioni e ai metodi di prova di cui al punto 1.3.1 dell'allegato III.
2. I servizi tecnici inoltre eseguono le prove secondo le condizioni e i metodi di cui al punto 1.3.2 dell'allegato III e registrano i risultati in conformità alle disposizioni del punto 1.3.2.4 dell'allegato III.
3. Ai fini dell'omologazione, i servizi tecnici misurano il livello sonoro esterno dei veicoli agricoli e forestali della categoria C muniti di cingoli di metallo in conformità alle condizioni e ai metodi della prova da fermi di cui al punto 1.3.2 dell'allegato III.
4. I servizi tecnici inoltre eseguono le prove secondo le condizioni e i metodi di cui al punto 1.3.3 dell'allegato III e registrano i risultati.

*Articolo 10***Prescrizioni relative alle prestazioni dell'unità di propulsione**

Per la valutazione delle prestazioni dell'unità di propulsione dei veicoli agricoli e forestali, le misurazioni della potenza netta del motore, della coppia e del consumo specifico di carburante si effettuano in conformità al regolamento UNECE n. 120, serie di modifiche 01.

*Articolo 11***Prescrizioni specifiche per l'omologazione di veicoli o motori**

1. Le omologazioni si possono rilasciare a veicoli muniti di motori che non rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 97/68/CE.

2. A decorrere da 24 mesi dopo la data di entrata in vigore della normativa che estende il campo di applicazione della direttiva 97/68/CE ai veicoli muniti di motori che attualmente non rientrano nel suo ambito di applicazione [o al più tardi il 1° gennaio 2018], gli Stati membri rifiutano di rilasciare omologazioni a norma del presente regolamento ai veicoli non conformi a tutte le prescrizioni del medesimo.

3. Le omologazioni rilasciate a norma del primo comma cessano di essere valide tre anni dopo la data di entrata in vigore della normativa che estende il campo di applicazione della direttiva 97/68/CE a tali motori [o al più tardi il 31 dicembre 2018].

Con effetto dal 1° gennaio 2019, gli Stati membri considerano i certificati di conformità relativi ai veicoli nuovi non più validi ai fini dell'articolo 38 del regolamento (UE) n. 167/2013 e vietano l'immatricolazione, la vendita e l'entrata in servizio di tali veicoli.

4. Ai fini dell'omologazione, le date di cui all'articolo 9, paragrafi 3 *ter*, 3 *quater*, e 4 *bis*, della direttiva 97/68/CE, per i veicoli agricoli e forestali delle categorie T2, T4.1 e C2, come definiti all'articolo 4, paragrafi 3, 6 e 9 e all'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 167/2013 e muniti di motori delle categorie da L a R, sono posticipate di 3 anni. Anche le clausole transitorie e derogatorie di cui all'articolo 9, paragrafo 4 *bis*, e all'articolo 10, paragrafo 5, della direttiva 97/68/CE e all'articolo 39 del regolamento (UE) n. 167/2013 sono posticipate di conseguenza.

5. I motori di ricambio rispettano gli stessi valori limite che il motore da sostituire doveva soddisfare al momento dell'immissione sul mercato.

6. Sui motori di ricambio è apposta una marcatura in conformità all'appendice dell'allegato I.

#### *Articolo 12*

### **Procedure di omologazione UE**

Fatto salvo l'articolo 11 e con riserva dell'entrata in vigore delle misure di attuazione di cui all'articolo 68 del regolamento (UE) n. 167/2013, a richiesta del costruttore, le autorità nazionali non possono, per motivi attinenti alle emissioni dei veicoli, rifiutare il rilascio dell'omologazione UE o nazionale ad un nuovo tipo di veicolo o di motore, né proibire l'immatricolazione, la vendita o l'entrata in servizio di un veicolo nuovo e la vendita o l'uso di motori nuovi, se il veicolo o i motori interessati sono conformi al presente regolamento e alle relative misure di attuazione.

#### *Articolo 13*

### **Messa a disposizione sul mercato o montaggio su un veicolo di dispositivi antinquinamento di ricambio**

I dispositivi antinquinamento di ricambio, che sono anche coperti da un'omologazione del sistema relativa a un veicolo, non sono oggetto di nessuna omologazione supplementare del componente o dell'entità tecnica a norma dell'articolo 26, paragrafo 3, del regolamento UE n. 167/2013.

#### *Articolo 14*

### **Regime di flessibilità**

1. In deroga all'articolo 10, paragrafo 3, gli Stati membri consentono l'immissione sul mercato di un numero limitato di veicoli muniti di motori che soddisfano i requisiti dell'articolo 9 della direttiva 97/68/CE in regime di flessibilità, in conformità alle disposizioni dell'allegato V, a richiesta del costruttore e a condizione che un'autorità di omologazione abbia rilasciato la relativa autorizzazione all'entrata in servizio.

2. Il regime di flessibilità di cui al paragrafo 1 si applica dal momento in cui ogni fase ha inizio e ha la medesima durata della fase stessa.

Il regime di flessibilità di cui al punto 1.2 dell'allegato V è limitato alla durata della fase III B o a un periodo di tre anni, laddove non esista una fase successiva.

3. I tipi di veicoli messi in servizio in regime di flessibilità sono muniti di tipi di motori conformi alle disposizioni dell'allegato V.

## CAPO IV

**DISPOSIZIONI FINALI***Articolo 15***Entrata in vigore e applicazione**

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

Esso si applica a decorrere dal 1° gennaio 2016.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile negli Stati membri conformemente ai trattati.

Fatto a Bruxelles, il 1° ottobre 2014

*Per la Commissione*

*Il presidente*

José Manuel BARROSO

---



## ELENCO DEGLI ALLEGATI

| Numero dell'allegato | Titolo dell'allegato   | Pagina |
|----------------------|--|--------|
| I                    | Prescrizioni per l'omologazione UE di un tipo di motore o di una famiglia di motori per un tipo di veicoli agricoli e forestali in quanto entità tecnica per quanto riguarda le sostanze inquinanti emesse | 15     |
| II                   | Prescrizioni per l'omologazione UE di un tipo di veicoli agricoli e forestali muniti di un tipo di motore o di una famiglia di motori per quanto riguarda le sostanze inquinanti emesse                    | 21     |
| III                  | Prescrizioni relative alle emissioni sonore esterne  | 23     |
| IV                   | Riconoscimento di omologazioni alternative   | 27     |
| V                    | Disposizioni per i veicoli e i motori agricoli e forestali immessi sul mercato nel quadro del regime di flessibilità di cui all'articolo 14  | 28     |

## ALLEGATO I

**Prescrizioni per l'omologazione UE di un tipo di motore o di una famiglia di motori per un tipo di veicoli agricoli e forestali in quanto entità tecnica per quanto riguarda le sostanze inquinanti emesse****1. Aspetti generali**

Le disposizioni della direttiva 97/68/CE si applicano all'omologazione UE di un tipo di motore o di una famiglia di motori per un tipo di veicoli agricoli e forestali in quanto entità tecnica in termini di sostanze inquinanti emesse con i seguenti adeguamenti:

- 1.1. Ai fini del presente regolamento, i riferimenti alle macchine mobili non stradali di cui alla direttiva 97/68/CE sono da intendersi come riferimenti ai veicoli agricoli e forestali.
- 1.2. Ai fini del presente regolamento, i riferimenti ai costruttori di apparecchiature originali (OEM) di cui alla direttiva 97/68/CE sono da intendersi come riferimenti ai costruttori di veicoli.
- 1.3. Ai fini del presente regolamento, le date per l'immissione sul mercato dei motori di cui alla direttiva 97/68/CE sono da intendersi come date di prima messa in servizio di motori e veicoli.
- 1.4. Ai fini del presente regolamento, le date per l'omologazione di tipi di motori e di famiglie di motori di cui alla direttiva 97/68/CE sono da intendersi come date per l'omologazione UE o nazionale di un tipo o di una famiglia di motori o di un tipo di veicolo.

**2. Domanda di omologazione UE di un tipo o di una famiglia di motori come entità tecnica**

- 2.1. La domanda di omologazione di un tipo o di una famiglia di motori per quanto riguarda le sostanze inquinanti emesse deve essere presentata dal costruttore del motore o dal suo mandatario.
- 2.2. La domanda di omologazione va accompagnata dalla documentazione informativa, in conformità all'articolo 22 del regolamento (UE) n. 167/2013 e all'atto di esecuzione adottato a norma dell'articolo 68, lettera c), del medesimo.
- 2.3. Al servizio tecnico responsabile delle prove di omologazione va presentato un motore conforme alle caratteristiche del tipo di motore o del motore capostipite descritte nell'allegato I della direttiva 97/68/CE.

**3. Specifiche e prove**

Si applicano le disposizioni dell'allegato I, punti 4, 8 e 9, delle appendici 1 e 2, e degli allegati III, IV e V della direttiva 97/68/CE.

**4. Omologazione di sistemi, componenti ed entità tecniche**

In considerazione delle disposizioni per l'omologazione UE di cui ai capi da IV a VII, IX e X del regolamento (UE) n. 167/2013, le entità tecniche, i componenti e i sistemi che influiscono sulle prestazioni ambientali e dell'unità di propulsione dei veicoli agricoli e forestali vanno omologati prima di essere immessi sul mercato o di essere messi in servizio per la prima volta.

Conformemente agli articoli 19 e 52 del regolamento (UE) n. 167/2013, tali prescrizioni si applicano in particolare a:

- motori,
- sistemi di post-trattamento delle emissioni inquinanti dallo scarico,
- sistema di abbattimento delle emissioni sonore esterne.

La documentazione informativa dell'omologazione deve essere conforme agli atti di esecuzione adottati a norma dell'articolo 68 del regolamento (UE) n. 167/2013.

**5. Marcatura del motore**

Sul motore va apposta una marcatura in conformità alle prescrizioni dell'articolo 34 del regolamento (UE) n. 167/2013 e dell'atto di esecuzione adottato a norma dell'articolo 68, lettera h), del medesimo.

## 6. **Conformità della produzione**

Oltre alle disposizioni dell'articolo 28 del regolamento (UE) n. 167/2013, la conformità della produzione va verificata secondo le disposizioni del punto 5 dell'allegato I della direttiva 97/68/CE.

## 7. **Notifica del rilascio delle omologazioni**

Il rilascio, l'estensione, il rifiuto o la revoca dell'omologazione o la cessazione definitiva della produzione di un tipo di motore a norma del presente allegato o di un tipo di veicolo agricolo o forestale a norma dell'allegato II devono essere notificati dal costruttore agli Stati membri secondo le disposizioni dell'articolo 31 e del capo XVI del regolamento (UE) n. 167/2013.

## 8. **Vigilanza del mercato**

Visto l'articolo 7 del regolamento (UE) n. 167/2013, la vigilanza del mercato va effettuata a norma degli atti di esecuzione adottati in conformità all'articolo 68, lettere g), j) e m), del medesimo.

## 9. **Famiglia di motori**

### 9.1. *Parametri che definiscono la famiglia di motori*

La famiglia di motori può essere definita in base a parametri fondamentali di progetto che devono essere comuni a tutti i motori della famiglia. In alcuni casi si possono avere interazioni fra i parametri. Affinché in una famiglia di motori siano inclusi solo motori con caratteristiche simili di emissione di sostanze inquinanti dallo scarico, occorre tenere conto anche di tali effetti.

Per essere considerati come appartenenti alla stessa famiglia di motori, i motori devono avere in comune i seguenti parametri fondamentali:

- 9.1.1. Ciclo di combustione: 2 tempi/4 tempi
- 9.1.2. Agente di raffreddamento: aria/acqua/olio
- 9.1.3. Cilindrata unitaria
  - entro l'85 % e il 100 % della cilindrata più alta in seno alla famiglia di motori
- 9.1.4. Metodo di aspirazione dell'aria: aspirazione naturale/sovralimentazione
- 9.1.5. Tipo di carburante: diesel/benzina
- 9.1.6. Tipo/struttura della camera di combustione
- 9.1.7. Valvole e luci — configurazione, dimensione e numero
- 9.1.8. Sistema di alimentazione del carburante

Per il diesel:

- iniettore a pompa
- pompa a cilindri allineati
- pompa distributore
- elemento singolo
- iniettore unitario

Per la benzina:

- carburatore
- iniezione indiretta
- iniezione diretta

### 9.1.9. Caratteristiche varie

- Ricircolo dei gas di scarico
- Iniezione d'acqua/emulsione
- Iniezione d'aria

- Sistema di raffreddamento della sovralimentazione
- Tipo di accensione (a compressione, a scintilla)

9.1.10. Post-trattamento dei gas di scarico

- Catalizzatore di ossidazione
- Catalizzatore di riduzione
- Catalizzatore a tre vie
- Reattore termico
- Filtro antiparticolato

9.2. *Scelta del motore capostipite*

- 9.2.1. Il motore capostipite della famiglia di motori deve essere scelto in base al criterio principale della quantità massima di carburante erogata per ogni corsa al regime dichiarato di coppia massima in conformità alle caratteristiche essenziali della famiglia di motori di cui all'appendice 2 dell'allegato II della direttiva 97/68/CE. Nel caso in cui due o più motori condividano questo criterio principale, il motore capostipite sarà scelto in base al criterio secondario della quantità massima di carburante erogata per ogni corsa al regime nominale. In certi casi, l'autorità di omologazione può ritenere che il caso peggiore per quanto riguarda il livello di emissioni di una famiglia possa essere caratterizzato meglio sottoponendo a prova un secondo motore. L'autorità di omologazione può dunque selezionare un secondo motore da sottoporre a prova, sulla base di caratteristiche che indicano che esso può presentare i livelli massimi di emissioni all'interno di quella famiglia di motori.
- 9.2.2. Se la famiglia di motori comprende motori che presentano altre caratteristiche variabili che potrebbero incidere sulle sostanze inquinanti emesse, anche queste caratteristiche devono essere identificate e considerate nella scelta del motore capostipite.
-

*Appendice***Marcatura dei motori**

1. Tutti i motori omologati in quanto entità tecnica devono recare tutte le marcature a seguire:
  - a) il marchio o la denominazione commerciale del costruttore del motore;
  - b) il tipo di motore e, se del caso, la famiglia di motori nonché un numero di identificazione individuale;
  - c) il marchio di omologazione UE in conformità all'atto di esecuzione adottato a norma dell'articolo 68, lettera h, del regolamento (UE) n. 167/2013.
2. La marcatura di cui al punto 1 deve permanere per tutta la vita utile del motore e restare chiaramente leggibile e indelebile. Se vengono utilizzate targhette o etichette, queste devono essere apposte in maniera tale che anche il fissaggio abbia una durata pari alla vita utile del motore e che non possano essere rimosse senza provocarne la distruzione o la deformazione.
3. La marcatura di cui al punto 1 deve essere apposta su una parte del motore necessaria per il normale funzionamento dello stesso e che non deve, in linea di massima, essere sostituita per tutta la vita del motore. Tale marcatura deve essere apposta in modo tale da essere chiaramente visibile da una persona di altezza media dopo l'installazione completa del motore sul veicolo agricolo o forestale, compresi tutti i dispositivi ausiliari necessari al funzionamento del motore. Se per rendere visibile la marcatura deve essere smontato un cofano, questo requisito si considera soddisfatto se l'intervento può essere eseguito facilmente.

In caso di incertezza circa il soddisfacimento di questo requisito, è ammessa una marcatura supplementare recante almeno il numero di identificazione del motore e il nome, la denominazione commerciale o il logo del costruttore. Tale marcatura supplementare deve essere apposta in prossimità o sopra un componente principale, che normalmente non debba essere sostituito durante la vita del motore e che sia facilmente accessibile senza l'uso di attrezzi durante i normali interventi di manutenzione, oppure deve essere apposta a una distanza considerevole dalla marcatura originale sul basamento del motore. Sia la marcatura originale che l'eventuale marcatura supplementare devono essere facilmente visibili dopo che il motore è stato completato con tutti i dispositivi ausiliari occorrenti per il suo funzionamento. È ammesso un cofano che soddisfi i requisiti di cui al precedente punto. La marcatura supplementare deve essere apposta, di preferenza direttamente sulla parte superiore del motore, in modo tale da garantirne la durata, per esempio mediante impressione a rilievo, oppure con un'etichetta o una targhetta che soddisfi i requisiti di cui al punto 2.

4. La classificazione dei motori secondo il loro numero di identificazione deve consentire di determinare con precisione la sequenza di produzione.
  5. Prima di uscire dalla linea di produzione, i motori devono recare tutte le marcature prescritte.
  6. La posizione esatta delle marcature del motore deve essere indicata nella scheda tecnica in conformità all'atto di esecuzione adottato a norma dell'articolo 68, lettera h), del regolamento (UE) n. 167/2013.
  7. Nel caso di motori di ricambio, è necessario applicare al motore una targhetta di metallo con la dicitura «MOTORE DI RICAMBIO».
-

## ALLEGATO II

**Prescrizioni per l'omologazione UE di un tipo di veicoli agricoli e forestali muniti di un tipo di motore o di una famiglia di motori per quanto riguarda le sostanze inquinanti emesse****1. Aspetti generali**

Salvo diversa indicazione nel presente regolamento, si applicano le definizioni, i simboli, le abbreviazioni, le specifiche e le prove, le specifiche sulle verifiche della conformità della produzione, i parametri che definiscono la famiglia di motori e la scelta del motore capostipite di cui all'allegato I della direttiva 97/68/CE.

**2. Domanda di omologazione UE di un tipo di veicoli agricoli e forestali****2.1. Domanda di omologazione UE di un tipo di veicoli agricoli e forestali per quanto riguarda le sostanze inquinanti emesse**

2.1.1. La domanda di omologazione di un tipo di veicoli agricoli e forestali per quanto riguarda le sostanze inquinanti emesse va presentata dal costruttore di veicoli agricoli e forestali o dal suo mandatario.

2.1.2. Essa va accompagnata dalla scheda tecnica, in conformità all'atto di esecuzione adottato a norma dell'articolo 68, lettera a), del regolamento (UE) n. 167/2013.

2.1.3. In conformità alle disposizioni dell'allegato I del presente regolamento e dell'allegato VII della direttiva 97/68/CE, il costruttore deve presentare al servizio tecnico responsabile dell'esecuzione delle prove di omologazione un motore di un veicolo agricolo e forestale conforme alle caratteristiche del tipo di motore o del motore capostipite.

**2.2. Domanda di omologazione UE di un tipo di veicoli agricoli e forestali muniti di motore omologato**

2.2.1. La domanda di omologazione di un tipo di veicoli agricoli e forestali per quanto riguarda le sostanze inquinanti emesse va presentata dal costruttore di veicoli agricoli e forestali o dal suo mandatario.

2.2.2. Essa va accompagnata dalla scheda tecnica conforme al modello che figura negli atti di esecuzione adottati a norma dell'articolo 68, lettere a) e l), del regolamento (UE) n. 167/2013 e da una copia del certificato di omologazione UE del motore o della famiglia di motori, e, se del caso, dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche installati sul tipo di veicoli agricoli e forestali.

**3. Specifiche e prove****3.1. Aspetti generali**

Si applicano le disposizioni dell'allegato I, punti 4, 8 e 9, delle appendici 1 e 2, e degli allegati III, IV e V della direttiva 97/68/CE.

**3.2. Installazione del motore sul veicolo**

Il motore deve essere installato sul veicolo in modo da soddisfare le seguenti prescrizioni concernenti l'omologazione del motore:

3.2.1. la depressione all'aspirazione non deve superare quella specificata per il motore omologato,

3.2.2. la contropressione allo scarico non deve superare quella specificata per il motore omologato.

3.3. Gli elementi del veicolo che possono influire sulle sostanze inquinanti emesse devono essere progettati, costruiti e montati in modo da soddisfare le prescrizioni tecniche del presente regolamento nelle normali condizioni d'uso del veicolo e nonostante le vibrazioni cui possono essere soggetti.

**4. Omologazione**

A qualsiasi tipo di veicolo agricolo e forestale munito di un motore per il quale sono stati rilasciati un certificato di omologazione in conformità all'allegato I del presente regolamento o un'omologazione equivalente conformemente all'allegato IV del presente regolamento va rilasciata una scheda di omologazione in conformità all'atto di esecuzione adottato a norma dell'articolo 68, lettera a), del regolamento (UE) n. 167/2013.

## ALLEGATO III

**Prescrizioni relative alle emissioni sonore esterne****1. Livelli sonori esterni ammissibili****1.1. Strumenti di misura**

La strumentazione, compresi i microfoni, i cavi e il parabrezza, se utilizzati, deve soddisfare le prescrizioni per gli strumenti di classe 1 di cui alla norma IEC 61672-1:2002. I filtri devono soddisfare le prescrizioni per gli strumenti di classe 1 di cui alla norma IEC 61260:1995.

**1.2. Condizioni di misurazione**

Le misurazioni vanno effettuate sui veicoli agricoli e forestali con massa a vuoto in ordine di marcia, in una zona aperta e sufficientemente silenziosa (rumore ambientale e rumore del vento inferiori di almeno 10 dB (A) al livello sonoro esterno da misurare).

Tale zona può essere, per esempio, uno spazio aperto di 50 metri di raggio, la cui parte centrale, per almeno 20 metri di raggio, è praticamente piana; può essere rivestita di cemento, asfalto o materiale analogo e non può essere coperta di neve farinosa, erba alta, terra smossa o ceneri.

Il rivestimento della pista di prova deve essere tale che gli pneumatici non producano rumore eccessivo. Questa condizione è valida soltanto per la misurazione del rumore esterno prodotto dai veicoli agricoli e forestali in movimento.

Le misurazioni vanno fatte con tempo sereno e vento debole. Nessun'altra persona all'infuori dell'osservatore che effettua la lettura dello strumento può rimanere nelle vicinanze del veicolo agricolo o forestale o del microfono, poiché la presenza di spettatori nelle vicinanze del veicolo agricolo e forestale o del microfono può influenzare sensibilmente le letture dello strumento. In sede di lettura, ogni punta estranea alle caratteristiche del livello sonoro generale va scartata.

**1.3. Metodo di misurazione****1.3.1. Misurazione del livello sonoro esterno dei veicoli agricoli e forestali in movimento**

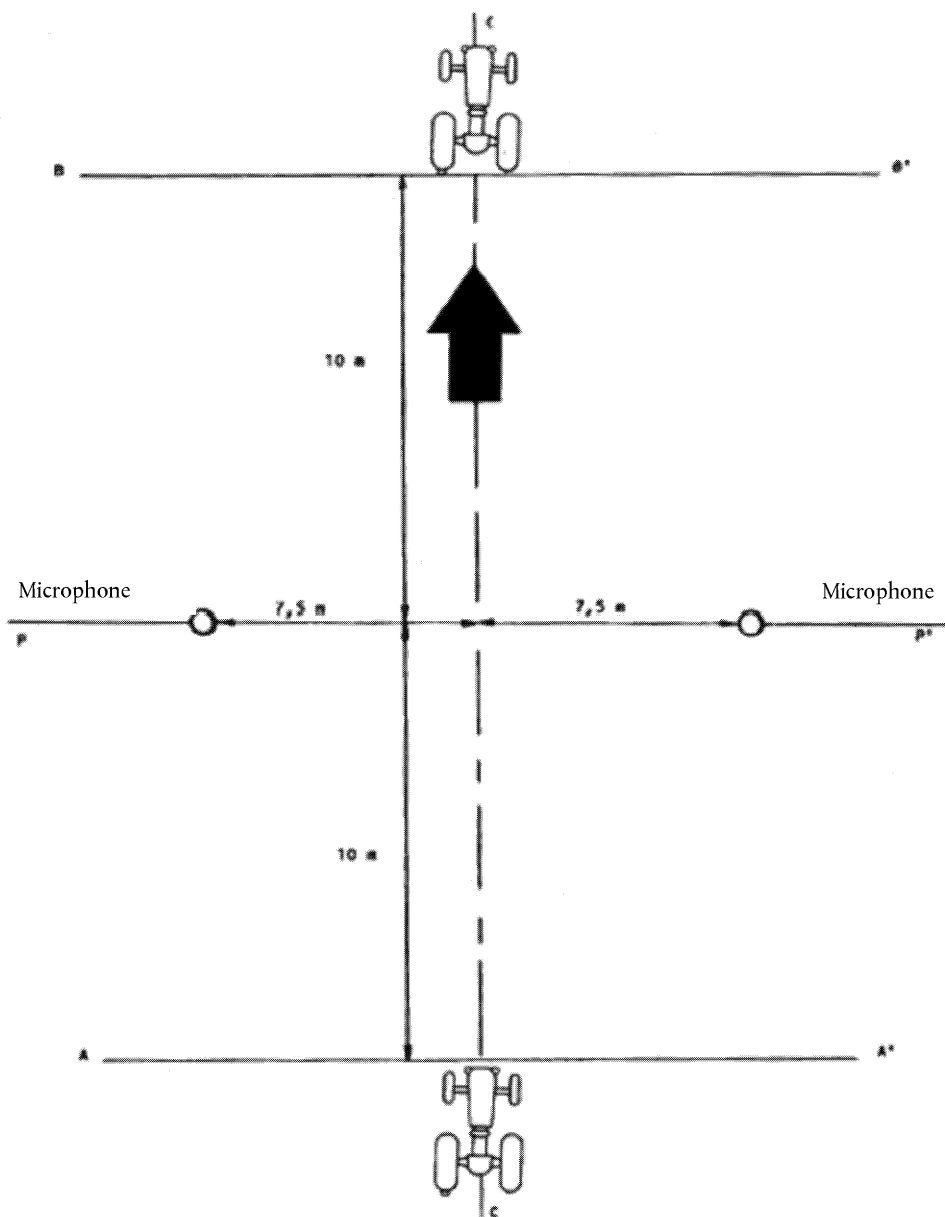
Si devono effettuare almeno due misurazioni su ciascun lato del veicolo agricolo e forestale. Si possono effettuare misurazioni preliminari di regolazione, che però non vanno prese in considerazione.

Il microfono si deve collocare a 1,2 metri dal suolo e a una distanza di 7,5 metri dall'asse di marcia CC del veicolo agricolo e forestale, misurata secondo la perpendicolare PP' a tale asse (figura 1).

Sulla pista di prova si devono tracciare due linee AA' e BB' parallele alla linea PP' e situate 10 metri davanti e dietro a tale linea. I veicoli agricoli e forestali si devono portare a velocità costante fino alla linea AA', alle condizioni di seguito specificate. Successivamente si deve spingere a fondo l'acceleratore il più rapidamente possibile e lo si deve mantenere in questa posizione fino a che la parte posteriore dei veicoli agricoli e forestali non supera la linea BB'; dopo di che si deve riportare l'acceleratore al minimo, ancora una volta il più rapidamente possibile. Se il veicolo agricolo o forestale è agganciato ad un rimorchio, quest'ultimo non va considerato nel determinare il superamento della linea BB'.

Il livello sonoro massimo rilevato costituisce il risultato della misurazione.

Figura 1



- 1.3.1.1. La velocità di prova deve essere tre quarti della velocità massima di progetto ( $v_{max}$ ) dichiarata dal costruttore, raggiungibile con il rapporto più elevato utilizzato su strada.
- 1.3.1.2. Interpretazione dei risultati
- 1.3.1.2.1. Per tener conto delle imprecisioni degli strumenti di misura, il risultato di ciascuna misurazione si ottiene sottraendo 1 dB (A) dal valore letto sullo strumento.
- 1.3.1.2.2. Le misurazioni sono considerate valide se la differenza fra due misurazioni consecutive effettuate sullo stesso lato del veicolo agricolo e forestale non supera 2 dB (A).
- 1.3.1.2.3. Il risultato della prova è il livello sonoro più elevato misurato. Se tale valore supera di 1 dB (A) il livello sonoro massimo ammissibile per la categoria di veicoli agricoli e forestali sottoposta a prova, si deve procedere a una seconda serie di due misurazioni. Tre dei quattro risultati così ottenuti devono rientrare nei limiti prescritti.



### 1.3.2. Misurazione del livello sonoro esterno dei veicoli agricoli e forestali fermi

#### 1.3.2.1. Posizione del fonometro

Il punto di misura è il punto X indicato nella figura 2, che si trova a una distanza di 7 metri dalla superficie più vicina del veicolo agricolo e forestale. Il microfono va collocato a 1, 2 metri dal suolo.

#### 1.3.2.2. Numero di misurazioni: si devono effettuare almeno due misurazioni.

#### 1.3.2.3. Condizioni di prova dei veicoli agricoli e forestali

Il motore di un veicolo agricolo e forestale senza regolatore di velocità va portato al regime che dà un numero di giri equivalente a tre quarti del numero di giri al minuto corrispondente alla potenza massima del motore, secondo il costruttore del veicolo agricolo e forestale. Il numero di giri del motore al minuto va misurato con uno strumento indipendente, per esempio un banco a rulli e un tachimetro. Se il motore è munito di un regolatore di velocità, che impedisce che il motore superi il numero di giri corrispondente alla sua potenza massima, lo si fa girare alla velocità massima consentita dal regolatore.

Prima di procedere alle misurazioni, il motore va portato alla sua temperatura normale di funzionamento.

#### 1.3.2.4. Interpretazione dei risultati

Tutte le letture del livello sonoro esterno vanno indicate nel verbale. La potenza del motore va registrata in conformità alle disposizioni dell'articolo 9 del presente regolamento. Nel verbale deve figurare anche il carico del veicolo agricolo e forestale.

Le misurazioni sono considerate valide se la differenza fra due misurazioni consecutive effettuate sullo stesso lato del veicolo agricolo e forestale non supera 2 dB (A).

Il valore più elevato registrato costituisce il risultato della misurazione.

### 1.3.3. Disposizioni per le prove dei livelli sonori esterni dei veicoli della categoria C con cingoli di metallo in movimento

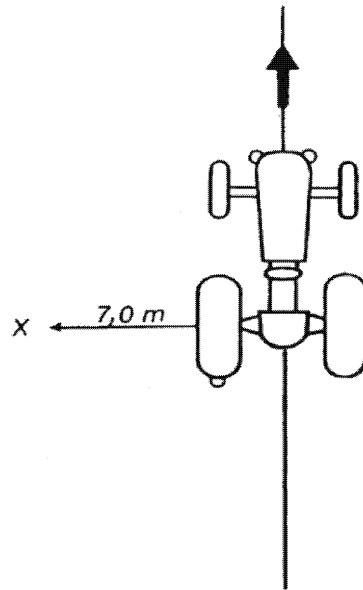
Per i veicoli agricoli e forestali della categoria C muniti di cingoli di metallo, il rumore in movimento va misurato con la massa a vuoto in ordine di marcia a una velocità costante di 5 km/h (+/- 0,5 km/h), con il motore al regime nominale, su uno strato di sabbia umida, come specificato al paragrafo 5.3.2 della norma ISO 6395:2008. Il microfono va collocato in conformità alle disposizioni del punto 1.3.1. Il valore del rumore misurato va riportato nel verbale di prova.

## 2. **Dispositivo di scappamento (silenziatore)**

### 2.1. Se il veicolo agricolo e forestale è munito di un dispositivo destinato a ridurre il rumore dello scappamento (silenziatore), si applicano le prescrizioni della presente sezione. Se il condotto di aspirazione del motore è munito di un filtro ad aria, necessario per garantire la conformità al livello sonoro ammissibile, tale filtro si considera parte del silenziatore e le prescrizioni del presente punto 2 si applicano anche al filtro.

La parte terminale del tubo di scappamento deve essere collocata in modo da impedire che i gas di scarico penetrino all'interno della cabina.

Figura 2

**Posizioni di misurazione per i veicoli agricoli e forestali fermi**

- 2.2. Un disegno del dispositivo di scappamento deve essere allegato alla scheda di omologazione del veicolo agricolo e forestale.
- 2.3. Sul silenziatore devono essere indicati in caratteri ben leggibili e indelebili la marca e il tipo.
- 2.4. I materiali assorbenti fibrosi possono essere impiegati nella costruzione del silenziatore solo se sono soddisfatte le seguenti condizioni:
  - 2.4.1. i materiali assorbenti fibrosi non devono trovarsi nelle parti del silenziatore attraversate dai gas;
  - 2.4.2. dispositivi adeguati devono garantire il mantenimento al loro posto dei materiali assorbenti fibrosi per tutta la durata d'uso del silenziatore;
  - 2.4.3. i materiali assorbenti fibrosi devono resistere a una temperatura ( $^{\circ}\text{C}$ ) superiore almeno del 20 % alla temperatura di funzionamento che è possibile raggiungere nella parte del silenziatore in cui si trovano.

---

## ALLEGATO IV

**Riconoscimento di omologazioni alternative**

Le seguenti omologazioni e, se del caso, i relativi marchi di omologazione sono riconosciuti come equivalenti a un'omologazione rilasciata a norma del presente regolamento:

- a) per le categorie di motori H, I, J e K (fase IIIA), di cui all'articolo 9, paragrafi 3 *bis* e 3 *ter*, della direttiva 97/68/CE, le omologazioni conformi all'allegato XII, punti 3.1, 3.2 e 3.3, di detta direttiva;
  - b) per le categorie di motori L, M, N e P (fase IIIB), di cui all'articolo 9, paragrafo 3 *quater*, della direttiva 97/68/CE, le omologazioni conformi all'allegato XII, punti 4.1, 4.2 e 4.3, di detta direttiva;
  - c) per le categorie di motori Q e R (fase IV), di cui all'articolo 9, paragrafo 3 *quinqües*, della direttiva 97/68/CE, le omologazioni conformi all'allegato XII, punti 5.1 e 5.2, di detta direttiva.
-

## ALLEGATO V

**Disposizioni per i veicoli e i motori agricoli e forestali immessi sul mercato nel quadro del regime di flessibilità di cui all'articolo 14**

**1. Azioni che il costruttore di veicoli agricoli e forestali deve compiere**

1.1. Salvo durante la fase III B, un costruttore di veicoli agricoli e forestali che desidera ricorrere al regime di flessibilità deve chiedere l'autorizzazione dell'autorità di omologazione per immettere sul mercato veicoli agricoli e forestali in conformità alle pertinenti disposizioni di cui al presente allegato. Il numero di veicoli agricoli e forestali non deve superare i massimali indicati ai punti 1.1.1 e 1.1.2. I motori devono soddisfare le prescrizioni di cui all'articolo 9 della direttiva 97/68/CE.

1.1.1. Il numero di veicoli agricoli e forestali immessi sul mercato nel quadro del regime di flessibilità non deve superare, per ciascuna categoria di motori, il 20 % del numero annuale di veicoli immessi sul mercato dal costruttore, muniti di motori che rientrano in quell'intervallo di potenza (calcolato come media delle vendite degli ultimi cinque anni sul mercato dell'Unione). Se un costruttore di veicoli ha immesso sul mercato veicoli agricoli e forestali nell'Unione per un periodo inferiore ai cinque anni, la media si calcola sulla base del periodo effettivo durante il quale il costruttore di veicoli ha immesso sul mercato veicoli agricoli e forestali nell'Unione.

1.1.2. In alternativa al punto 1.1.1, il numero di veicoli agricoli e forestali immessi sul mercato nel quadro del regime di flessibilità, per ciascun intervallo di potenza, non deve superare i seguenti massimali:

| Intervallo di potenza del motore P (kW) | Numero di veicoli |
|---|-------------------|
| $19 \leq P < 37$                        | 200               |
| $37 \leq P < 75$                        | 150               |
| $75 \leq P < 130$                       | 100               |
| $130 \leq P \leq 560$                   | 50                |

1.2. Durante la fase III B, un costruttore di veicoli che desidera ricorrere al regime di flessibilità deve chiedere l'autorizzazione dell'autorità di omologazione per immettere sul mercato veicoli agricoli e forestali in conformità alle pertinenti disposizioni di cui al presente allegato. Il numero di veicoli agricoli e forestali non deve superare i massimali indicati ai punti 1.2.1 e 1.2.2. I motori devono soddisfare le prescrizioni di cui all'articolo 9 della direttiva 97/68/CE.

1.2.1. Il numero di veicoli agricoli e forestali immessi sul mercato nel quadro del regime di flessibilità non deve superare, per ciascun intervallo di potenza, il 40 % del numero annuale di veicoli agricoli e forestali immessi sul mercato dal costruttore di veicoli, muniti di motori che rientrano in quella categoria di motori (calcolato come media delle vendite degli ultimi cinque anni sul mercato dell'Unione). Se un costruttore di veicoli ha commercializzato veicoli agricoli e forestali nell'Unione per un periodo inferiore ai cinque anni, la media si calcola sulla base del periodo effettivo durante il quale il costruttore di veicoli ha commercializzato veicoli agricoli e forestali nell'Unione.

1.2.2. In alternativa al punto 1.2.1, il numero di veicoli agricoli e forestali immessi sul mercato nel quadro del regime di flessibilità, per ciascun intervallo di potenza, non deve superare i seguenti massimali:

| Intervallo di potenza del motore P (kW) | Numero di veicoli |
|---|-------------------|
| $19 \leq P < 37$                        | 200               |
| $37 \leq P < 75$                        | 175               |
| $75 \leq P < 130$                       | 250               |
| $130 \leq P \leq 560$                   | 125               |

- 1.3. Il produttore di veicoli deve allegare alla domanda che presenta all'autorità di omologazione le seguenti informazioni:
  - a) un campione delle etichette da applicare su ogni veicolo agricolo e forestale su cui sarà installato un motore immesso sul mercato in regime di flessibilità. Le etichette devono recare il testo seguente: «VEICOLO AGRICOLO E FORESTALE N ... (sequenza di veicoli) DI ... (numero totale di veicoli nel rispettivo intervallo di potenza) CON MOTORE N ... E OMOLOGAZIONE [ad esempio secondo le disposizioni della direttiva 97/68/CE o omologazione alternativa riconosciuta in conformità all'allegato IV del Regolamento delegato (UE) 2015/96 della Commissione]»;
  - b) un campione dell'etichetta supplementare da applicare sul motore e recante la dicitura indicata al punto 2.2.
- 1.4. Il costruttore di veicoli agricoli e forestali deve mettere a disposizione dell'autorità di omologazione qualsiasi informazione relativa all'attuazione del regime di flessibilità che detta autorità richieda per prendere una decisione.
- 1.5. Ogni dodici mesi il costruttore di veicoli deve presentare una relazione sull'attuazione dei regimi di flessibilità che sta utilizzando alle autorità di omologazione di ciascuno Stato membro in cui i veicoli agricoli e forestali sono immessi sul mercato. La relazione deve specificare i dati cumulativi riguardanti il numero di veicoli agricoli e forestali immessi sul mercato in regime di flessibilità, i numeri di serie dei motori e dei veicoli e gli Stati membri nei quali i veicoli sono entrati in servizio. Questa procedura va seguita senza eccezioni per tutta la durata d'applicazione del regime di flessibilità.

## 2. Azioni che il costruttore di motori deve compiere

- 2.1. Un costruttore di motori può immettere motori sul mercato nel quadro del regime di flessibilità approvato a norma delle sezioni 1 e 3.
- 2.2. Il costruttore di motori deve apporre sui motori in questione un'etichetta recante la seguente dicitura: «Motore immesso sul mercato nel quadro del regime di flessibilità» in conformità alle prescrizioni di cui all'allegato XIII della direttiva 97/68/CE.

## 3. Azioni che l'autorità di omologazione deve compiere

L'autorità di omologazione deve valutare il contenuto della domanda di ricorso al regime di flessibilità e i documenti ad essa allegati. Deve notificare al costruttore di veicoli agricoli e forestali la propria decisione di autorizzare o meno il ricorso al regime di flessibilità richiesto.

---