REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2024/883 DELLA COMMISSIONE

del 21 marzo 2024

che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2021/535 per quanto riguarda l'alloggiamento della seconda targa di immatricolazione posteriore per i rimorchi e la massa dei sistemi di stoccaggio dell'energia e che rettifica tale regolamento

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2019, relativo ai requisiti di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, per quanto riguarda la loro sicurezza generale e la protezione degli occupanti dei veicoli e degli altri utenti vulnerabili della strada, che modifica il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio e abroga i regolamenti (CE) n. 78/2009, (CE) n. 79/2009 e (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 631/2009, (UE) n. 406/2010, (UE) n. 672/2010, (UE) n. 1003/2010, (UE) n. 1005/2010, (UE) n. 1008/2010, (UE) n. 1009/2010, (UE) n. 19/2011,(UE) n. 109/2011, (UE) n. 458/2011, (UE) n. 65/2012, (UE) n. 130/2012,(UE) n. 347/2012, (UE) n. 351/2012, (UE) n. 1230/2012 e (UE) 2015/166 della Commissione ([1]), in particolare l'articolo 4, paragrafo 7, e l'articolo 10, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

(1) Il regolamento di esecuzione (UE) 2021/535 della Commissione ([2]) stabilisce norme relative alle procedure e alle specifiche tecniche uniformi per l'omologazione di veicoli e di determinati sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti per quanto riguarda la loro sicurezza generale. In tale contesto, il regolamento di esecuzione (UE) 2021/535 introduce una prescrizione tecnica per l'alloggiamento di una seconda targa di immatricolazione posteriore per i rimorchi. I costruttori necessitano tuttavia di più tempo per adeguarsi alla nuova prescrizione per quanto concerne l'alloggiamento per il montaggio e il fissaggio della seconda targa di immatricolazione posteriore per i veicoli delle categorie O_3 e O_4. È pertanto necessario modificare le disposizioni transitorie del regolamento di esecuzione (UE) 2021/535 per garantire che tali prescrizioni si applichino in primo luogo ai nuovi tipi di veicoli. I veicoli della categoria O_2 dovrebbero inoltre essere esentati da tale prescrizione a causa delle limitazioni di progettazione e della mancanza di spazio.

(2) È opportuno stabilire norme per l'apposizione del numero di identificazione del veicolo (VIN) sul veicolo stesso e per garantire che quest'ultimo sia tracciabile mediante il VIN.

(3) È inoltre opportuno prevedere una certa flessibilità nel posizionamento della targa di immatricolazione anteriore al fine di tenere conto di eventuali vincoli tecnici e di progettazione per quanto riguarda i sensori, i radar e le telecamere da installare nella parte anteriore dei veicoli per i sistemi di sicurezza di cui al regolamento (UE) 2019/2144.

(4) È necessario integrare le prescrizioni tecniche per i lavacristalli, per tenere conto dei casi in cui tali sistemi comprendono una funzione di attenuazione delle pressioni eccessive quando gli ugelli sono ostruiti.

(5) È inoltre opportuno ottimizzare le procedure di prova per i sistemi di sbrinamento e disappannamento del parabrezza, prevedendo una sequenza più efficiente delle attività nella camera di prova e maggiore flessibilità nella scelta dello sgrassatore, garantendo nel contempo migliori condizioni di salute e di lavoro per le persone che eseguono le prove.

([1]) GU L 325 del 16.12.2019, pag. 1.

([2]) Regolamento di esecuzione (UE) 2021/535 della Commissione, del 31 marzo 2021, recante modalità di applicazione del regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le procedure e le specifiche tecniche uniformi per l'omologazione di veicoli e di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, relativamente alle caratteristiche costruttive generali e alla sicurezza (GU L 117 del 6.4.2021, pag. 1).

(6) È necessario stabilire norme sulla capacità dei veicoli a motore bloccati di essere trainati, affinché possano essere rimossi dalla strada in sicurezza quando ostacolano il traffico stradale. Occorre inoltre prevedere disposizioni transitorie per far sì che le nuove prescrizioni relative alla capacità di essere trainati si applichino in primo luogo ai nuovi tipi di veicoli.

(7) La massa aggiuntiva degli specifici sistemi di stoccaggio dell'energia utilizzati nei veicoli a zero emissioni può far sì che la massa di riferimento di tali veicoli sia maggiore rispetto a quella di veicoli convenzionali simili. Occorre tenere conto della massa di riferimento eccedente per consentire ai veicoli a zero emissioni della categoria N, che altrimenti non rientrerebbero nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio ([3]), di essere considerati per il calcolo delle emissioni specifiche medie dei veicoli N_1, per i costruttori interessati, a decorrere dal 1º gennaio 2025. È pertanto opportuno stabilire una prescrizione affinché la massa del sistema di stoccaggio dell'energia sia registrata ufficialmente nel certificato di conformità; questo dato deve essere reso disponibile nell'ambito dei dati di monitoraggio delle emissioni di CO_2.

(8) Successivamente alla data di applicazione del regolamento di esecuzione (UE) 2021/535 sono stati rilevati alcuni errori sotto forma di riferimenti errati.

(9) È pertanto opportuno modificare e rettificare di conseguenza il regolamento di esecuzione (UE) 2021/535.

(10) Al fine di consentire ai costruttori e alle autorità di omologazione degli Stati membri di effettuare gli adeguamenti necessari e di prepararsi all'applicazione delle prescrizioni relative alla massa dei sistemi di stoccaggio dell'energia dei veicoli a zero emissioni, la data di applicazione delle disposizioni corrispondenti del presente regolamento dovrebbe essere rinviata e allineata alla data di cui al regolamento (UE) 2019/631.

(11) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del «Comitato tecnico - Veicoli a motore»,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Modifiche del regolamento di esecuzione (UE) 2021/535

Il regolamento di esecuzione (UE) 2021/535 è così modificato:

1. l'articolo 12 è così modificato:

   a) è inserito il paragrafo 3 *bis* seguente:

   «3 *bis*. A decorrere dal 7 luglio 2024, le autorità di omologazione rifiutano di rilasciare l'omologazione UE per i nuovi tipi di veicoli, relativamente all'alloggiamento per il montaggio e il fissaggio della seconda targa di immatricolazione posteriore per i veicoli delle categorie O_3 e O_4 che non risultano conformi alle specifiche tecniche di cui all'allegato III, parte 2, per quanto riguarda le prescrizioni corrispondenti di cui all'allegato II del regolamento (UE) 2019/2144.»;

   b) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

   «4. A decorrere dal 7 luglio 2026, le autorità nazionali rifiutano, per motivi connessi all'alloggiamento per il montaggio e il fissaggio delle targhe di immatricolazione anteriori e all'alloggiamento per il montaggio e il fissaggio della seconda targa di immatricolazione posteriore per i veicoli delle categorie O_3 e O_4, l'immatricolazione, l'immissione sul mercato e la messa in circolazione dei veicoli che non risultano conformi alle specifiche tecniche di cui all'allegato III, parte 2, per quanto riguarda le prescrizioni corrispondenti di cui all'allegato II del regolamento (UE) 2019/2144.»;

   c) sono inseriti i paragrafi 4 *bis* e 4 *ter* seguenti:

   «4 *bis*. A decorrere dal 7 luglio 2025, le autorità di omologazione rifiutano di rilasciare l'omologazione UE per i nuovi tipi di veicoli, relativamente ai dispositivi di traino, che non risultano conformi alle specifiche tecniche relative alla capacità di essere trainati di cui all'allegato VII, parte 2, per quanto riguarda le prescrizioni corrispondenti di cui all'allegato II del regolamento (UE) 2019/2144.

([3]) Regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO_2 delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 (GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13).

4 *ter*. A decorrere dal 7 luglio 2027, le autorità nazionali rifiutano, per motivi connessi ai dispositivi di traino, l'immatricolazione, l'immissione sul mercato e la messa in circolazione dei veicoli che non risultano conformi alle specifiche tecniche relative alla capacità di essere trainati di cui all'allegato VII, parte 2, per quanto riguarda le prescrizioni corrispondenti di cui all'allegato II del regolamento (UE) 2019/2144.»;

2. gli allegati II, III, IV, VI, VII e XIII sono modificati conformemente all'allegato I del presente regolamento.

Articolo 2

Rettifiche del regolamento di esecuzione (UE) 2021/535

Il regolamento di esecuzione (UE) 2021/535 è così rettificato:

1. all'articolo 6, i paragrafi 3 e 4 sono sostituiti dai seguenti:

«3. Conformemente all'articolo 6, paragrafo 5, secondo comma, del regolamento (UE) 2018/858, può essere rilasciata un'omologazione UE per i veicoli che superano le dimensioni massime autorizzate di cui all'allegato XIII, parte 2, sezioni C, D ed E, punto 1.1, del presente regolamento, nel qual caso al punto 52 del certificato di omologazione e del certificato di conformità è inserita l'annotazione "deroga relativa alle dimensioni massime autorizzate".

4. Può essere rilasciata un'omologazione UE per i veicoli destinati al trasporto di carichi indivisibili le cui dimensioni superano quelle massime autorizzate di cui all'allegato XIII, parte 2, sezioni C, D ed E, punto 1.1, del presente regolamento, nel qual caso il certificato di omologazione e il certificato di conformità devono indicare chiaramente che il veicolo è destinato esclusivamente al trasporto di carichi indivisibili.»;

2. gli allegati II, VIII, XIII e XIV sono rettificati in conformità all'allegato II del presente regolamento.

Articolo 3

Entrata in vigore

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

Il punto 6 dell'allegato I si applica dal 1° gennaio 2025.

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

Fatto a Bruxelles, il 21 marzo 2024

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

ALLEGATO I

Gli allegati II, III, IV, VI, VII e XIII sono così modificati:

1) nell'allegato II, parte 2, sezione A, prima del punto 2.1 sono inseriti i seguenti punti:

«2.0.1. Il VIN deve essere apposto su ogni veicolo.

2.0.2. Il VIN deve essere unico e attribuito in modo inequivocabile ad un veicolo particolare.

2.0.3. Il VIN deve essere apposto sul telaio o sul veicolo al momento in cui il veicolo lascia la linea di produzione.

2.0.4. Il costruttore deve garantire la tracciabilità del veicolo mediante il VIN per un periodo di 30 anni.

2.0.5. Al momento dell'omologazione è possibile non verificare l'esistenza di misure prese dal costruttore per garantire la tracciabilità del veicolo di cui al punto 2.0.4.»;

2) l'allegato III è così modificato:

a) la parte 2 è così modificata:

i) il punto 2.1.2 è sostituito dal seguente:

«2.1.2. I veicoli delle categorie O_3 e O_4 devono essere dotati di due alloggiamenti distinti per il montaggio e il fissaggio delle targhe di immatricolazione posteriori (che consentono l'identificazione facoltativa di un veicolo trainante laddove richiesto da un'autorità nazionale).»;

ii) al punto 2.3.4.1.3. è aggiunta la frase seguente:

«L'autorità di omologazione può tuttavia autorizzare una tolleranza fino a ± 15°, su richiesta del costruttore, al fine di collocare la targa di immatricolazione anteriore al di fuori dell'asse centrale nella parte anteriore del veicolo per motivi tecnici, aerodinamici o di altro tipo.»;

b) nella parte 3, SEZIONE II, Addendum al certificato di omologazione UE, il punto 2.3 è sostituito dal seguente:

«2.3 seconda targa di immatricolazione posteriore in caso di veicoli di categoria O_3 e O_4: *520 × 120/340 × 240*([2])»;

3) nell'allegato IV, la parte 2 è così modificata:

a) è inserito il seguente punto 2.2.3.1:

«2.2.3.1. Se il lavacristallo è progettato per incorporare una funzione di attenuazione delle pressioni eccessive quando gli ugelli sono ostruiti (ad esempio una valvola di sicurezza), tale funzione deve essere ammessa, in deroga al punto 2.2.3, seconda frase, purché siano soddisfatte le seguenti condizioni:

a) i liquidi che escono dal sistema non penetrino in nessuno dei compartimenti del veicolo, compresa l'area sotto il cofano, a meno che non siano specificamente convogliati o diretti verso il suolo, a veicolo fermo e in normali condizioni di marcia;

b) il lavacristallo sia in grado di funzionare normalmente dopo la completa rimozione dell'ostruzione degli ugelli;

c) il normale funzionamento sia garantito senza che siano necessari ulteriori interventi dell'utente per innestare, regolare, ricollegare o sostituire manualmente parti del lavacristallo, del tergicristallo, dell'impianto elettrico o di qualsiasi altro sistema pertinente.»;

b) il punto 3.2.1.1 è sostituito dal seguente:

«3.2.1.1. tutti gli orifizi degli ugelli devono essere ostruiti nel punto in cui il liquido esce da tali orifizi e il comando del lavacristallo deve essere azionato per sei volte in un minuto, ogni volta per almeno tre secondi; Tuttavia, se tale ostruzione non è tecnicamente fattibile nel punto in cui il liquido esce, è possibile ostruire l'interno dell'orifizio o degli orifizi degli ugelli.»;

4) nell'allegato VI, la parte 2 è così modificata:

a) al punto 3.1.1.1 è aggiunta la seguente frase:

«Tuttavia, qualora sia possibile verificare se la temperatura della camera fredda, misurata in posizioni rappresentative quali l'uscita dell'aria o le pareti, è stabilizzata alla temperatura di prova specificata, il periodo di 24 ore può essere ridotto.»;

b) il punto 3.1.2 sostituito dal seguente:

«3.1.2. Prima di porre il veicolo nella camera di prova, le superfici interna ed esterna del parabrezza devono essere sgrassate completamente mediante alcool denaturato o un prodotto sgrassante equivalente. Dopo l'asciugatura deve essere applicata una soluzione di ammoniaca in concentrazione non superiore al 2 % o una soluzione commerciale di ammoniaca, senza aggiunta di additivi profumati. Le superfici devono essere nuovamente lasciate asciugare e poi strofinate con un panno di cotone asciutto.»;

c) il punto 3.1.6.4 è soppresso;

d) il punto 3.1.6.5. è sostituito dal seguente:

«3.1.6.5. La temperatura della camera di prova deve essere misurata al livello del parabrezza, in un punto non particolarmente influenzato dal calore emanato dal veicolo sottoposto a prova.»;

e) il punto 3.2.1 sostituito dal seguente:

«3.2.1. Prima di porre il veicolo nella camera di prova, le superfici interna ed esterna del parabrezza devono essere sgrassate completamente mediante alcool denaturato o un prodotto sgrassante equivalente. Dopo l'asciugatura deve essere applicata una soluzione di ammoniaca in concentrazione non superiore al 2 % o una soluzione commerciale di ammoniaca, senza aggiunta di additivi profumati. Le superfici devono essere nuovamente lasciate asciugare e poi strofinate con un panno di cotone asciutto.»;

f) il punto 3.2.2.1. è sostituito dal seguente:

«3.2.2.1. La temperatura della camera di prova deve essere misurata al livello del parabrezza, in un punto non particolarmente influenzato dal calore emanato dal veicolo sottoposto a prova.»;

g) i punti 3.2.4 e 3.2.5 sono sostituiti dai seguenti:

«3.2.4. La superficie interna del parabrezza deve essere pulita come stabilito al punto 3.2.1 dopo che il veicolo è stato collocato nella camera ambientale. La temperatura ambiente dell'aria deve essere abbassata e stabilizzata a − 3 ± 1 °C. Il veicolo deve essere tenuto a motore spento alla temperatura di prova per almeno 10 ore prima dell'inizio della prova. Tuttavia la durata di tale periodo di 10 ore può essere ridotta qualora sia possibile verificare che la temperatura del liquido refrigerante e quella del lubrificante del motore si sono stabilizzate alla temperatura di prova specificata.

3.2.5. Il generatore di vapore deve essere posizionato in modo che le bocche di uscita si trovino sul piano longitudinale mediano del veicolo, nella seconda fila di sedili del veicolo. Di norma deve essere posizionato dietro i sedili anteriori. Se la conformazione del veicolo impedisce tale posizionamento, il generatore deve essere posizionato davanti agli schienali, nella posizione adatta più vicina a quella sopra descritta.»;

h) il punto 3.2.7.4 è soppresso;

5) nell'allegato VII, parte 2, sono inseriti i punti 1.3 e 1.3.1 seguenti:

«1.3. Capacità di essere trainati

1.3.1. Al fine di consentire a un veicolo a motore bloccato di essere rimosso dalla strada spostandolo sulle sue ruote, deve essere possibile trainarlo o metterlo in una modalità che gli consenta di essere trainato, in presenza della chiave del veicolo e senza l'uso di attrezzi speciali o smontaggio di parti, non progettate a tal fine, seguendo la procedura indicata dal costruttore nelle istruzioni per l'utente del veicolo a motore. Il costruttore può limitare le condizioni di traino nelle istruzioni per l'utente in termini di velocità di traino e distanza al fine di evitare danni irreversibili, tuttavia deve essere consentita una distanza minima di traino di 100 m in meno di 10 minuti.

Nel caso dei veicoli a motore delle categorie M_1 o N_1, le cui ruote sono azionate direttamente da motori elettrici, nel manuale per l'utente del veicolo il costruttore deve fornire istruzioni per consentire ai servizi di assistenza stradale di rimuovere il veicolo con attrezzi speciali se durante il traino non è possibile far ruotare le ruote del veicolo.

Questa prescrizione non si applica se il veicolo a motore è danneggiato in misura tale da rendere fisicamente impossibile o non sicuro il traino sulle sue ruote o se, a causa di un difetto tecnico, risulta impossibile attivare l'interruttore generale del veicolo.»;

6) nell'allegato XIII, la parte 2 è così modificata:

a) nella sezione B sono inseriti i punti 6, 6.1 e 6.2 seguenti:

«6. Massa del sistema di stoccaggio dell'energia

6.1. Nel caso dei veicoli a zero emissioni di categoria N_1, la massa del sistema di stoccaggio dell'energia deve essere stabilita sulla base della documentazione fornita dal costruttore. La correttezza delle informazioni dichiarate deve essere verificata dal servizio tecnico in maniera soddisfacente per l'autorità di omologazione.

6.2. Nel caso di cui al punto 6.1, il costruttore deve indicare il seguente simbolo aggiuntivo e il valore della massa del sistema di stoccaggio dell'energia sotto o a lato delle iscrizioni obbligatorie sulla targhetta regolamentare del costruttore, al di fuori di un rettangolo chiaramente contrassegnato che deve contenere soltanto le informazioni obbligatorie.

"(EU) 2019/631 ARTICLE 2(1)(b) COMPLIANT – XXXX KG" [conforme all'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (UE) 2019/631]

L'altezza dei caratteri del simbolo e del valore dichiarato non deve essere inferiore a 4 mm.

Inoltre, fino a quando non viene introdotta una voce specifica nel certificato di conformità, nella sezione "Osservazioni" del certificato di conformità deve essere riportato il valore della massa del sistema di stoccaggio dell'energia, in modo da consentire l'inclusione di tali informazioni nei documenti di immatricolazione che si trovano a bordo del veicolo, nel modo che segue:

"Massa aggiuntiva dovuta alle batterie: …… kg" (*)

_____

(*) Nel caso dei veicoli ibridi a pile a combustibile (FCHV) o dei veicoli a motore esclusivamente elettrici, deve essere indicato il valore aggiuntivo per la massa. Tale valore deriva dalla massa totale del pacco o dei pacchi batterie ad alta tensione meno la massa del serbatoio del carburante di riferimento (riempito al 90 %). Il valore deve essere arrotondato ai chilogrammi interi, senza decimali. Nel caso dei veicoli a motore che consentono la sostituzione delle batterie (*battery swapping*), deve essere indicata la massa al momento della produzione del veicolo a motore. Se in produzione non esiste un veicolo di riferimento con motore a combustione interna, questo campo non è applicabile.»;

b) nella sezione D, i punti 2.1.4.1 e 2.1.4.2 sono sostituiti dai seguenti:

«2.1.4.1. Il peso aggiuntivo reso necessario dalla tecnologia a combustibile alternativo o a zero emissioni conformemente all'allegato I, punto 2.3, della direttiva 96/53/CE, e, ai fini dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (UE) 2019/631, la massa del sistema di stoccaggio dell'energia dei veicoli a zero emissioni devono essere definiti sulla base della documentazione fornita dal costruttore. La correttezza delle informazioni dichiarate deve essere verificata dal servizio tecnico in maniera soddisfacente per l'autorità di omologazione.

2.1.4.2. Il costruttore deve indicare il seguente simbolo aggiuntivo e il valore del peso aggiuntivo, nel caso dei veicoli a motore alimentati con combustibili alternativi, o la massa del sistema di stoccaggio dell'energia, nel caso dei veicoli a motore a zero emissioni, sotto o a lato delle iscrizioni obbligatorie sulla targhetta regolamentare del costruttore, al di fuori di un rettangolo chiaramente contrassegnato che deve contenere soltanto le informazioni obbligatorie.

"96/53/EC ARTICLE 10B COMPLIANT — XXXX KG [conforme all'articolo 10 *ter* della direttiva 96/53/CE — XXXX KG] "

"(EU) 2019/631 ARTICLE 2(1)(b) COMPLIANT – XXXX KG" [conforme all'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (UE) 2019/631]

L'altezza dei caratteri del simbolo e del valore dichiarato non deve essere inferiore a 4 mm.

Inoltre, fino a quando non viene introdotta una voce specifica nel certificato di conformità, nella sezione «Osservazioni» del certificato di conformità deve essere riportato il valore del peso aggiuntivo o della massa del sistema di stoccaggio dell'energia, in modo da consentire l'inclusione di tali informazioni nei documenti di immatricolazione che si trovano a bordo del veicolo, nel modo che segue:

"Massa aggiuntiva dovuta alle batterie: …… kg" (*)

(*) Nel caso dei veicoli ibridi a pile a combustibile (FCHV) o dei veicoli a motore esclusivamente elettrici, deve essere indicata la massa aggiuntiva. Tale valore deriva dalla massa totale del pacco o dei pacchi batterie ad alta tensione meno la massa del serbatoio del carburante di riferimento (riempito al 90 %). Il valore deve essere arrotondato ai chilogrammi interi, senza decimali. Nel caso dei veicoli a motore che consentono la sostituzione delle batterie (*battery swapping*), deve essere indicata la massa al momento della produzione del veicolo a motore. Se in produzione non esiste un veicolo di riferimento con motore a combustione interna, questo campo non è applicabile.».

ALLEGATO II

Gli allegati II, VIII, XIII e XIV sono così rettificati:

1) nell'allegato II, parte 2, sezione C, punto 1.4, la riga relativa alla cifra di controllo 7 nella tabella è sostituita dalla seguente:

«7	7/11	0,636»;

2) nell'allegato VIII, parte 2, il punto 1.9 è sostituito dal seguente:

«1.9. «*asse sollevabile*»: asse quale definito nell'allegato XIII, parte 2, sezione A, punto 1.34;»;

3) l'allegato XIII è così rettificato:

a) la parte 2 è così rettificata:

i) nella sezione A, il punto 1.32 è sostituito dal seguente:

«1.32. "*raggio di curvatura posteriore*": la distanza tra il punto iniziale e il punto effettivamente più esterno della parte posteriore di un veicolo quando il veicolo viene manovrato nelle condizioni specificate nella sezione C, punto 8, o nella sezione D, punto 7;»;

ii) nella sezione B, il punto 1.3 è sostituito dal seguente:

«1.3. I dispositivi e le apparecchiature di cui alla sezione F non devono essere presi in considerazione per la determinazione della lunghezza, della larghezza e dell'altezza.»;

iii) nella sezione C, i punti 1.3 e 1.3.1 sono sostituiti dai seguenti:

«1.3. I dispositivi e le apparecchiature di cui alla sezione F non devono essere presi in considerazione per la determinazione della lunghezza, della larghezza e dell'altezza.

1.3.1. Prescrizioni supplementari per i dispositivi aerodinamici di cui alla sezione F.»;

iv) nella sezione D, al punto 3.1 è aggiunta la seguente formula:

«MC ≤ M + TM»;

v) nella sezione D, il punto 1.4.1 è sostituito dal seguente:

«1.4.1. Quando la fascia anteriore nella posizione della cabina del veicolo a motore (incluse tutte le sporgenze, ad esempio la carrozzeria, i paraurti, i copriruota e le ruote) è pienamente conforme ai parametri dell'involucro tridimensionale di cui alla sezione J e la lunghezza della superficie di carico non supera i 10,5 m, il veicolo può superare la lunghezza massima autorizzata di cui al punto 1.1.1.»;

vi) nella sezione F, tabella I Lunghezza del veicolo, la riga relativa alla voce 13 è sostituita dalla seguente:

«13.	Dispositivi di fissaggio del telone impermeabile e relativa protezione	—	—	—	x	x	x	x	x	x	x»;

b) nella parte 3, sezione A, certificato di omologazione UE, sezione II, addendum, il punto 1.1 è sostituito dal seguente:

«1.1. Il veicolo è stato omologato ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 3 o 4, del regolamento (UE) 2021/535 (le dimensioni esterne del veicolo superano le dimensioni massime indicate al punto 1.1 dell'allegato XIII, parte 2, sezione B, C, D o E): sì/no([7]);»;

4) nell'allegato XIV, parte 1, le sezioni A e B sono sostituite dalle seguenti:

«**Sezione A**

Scheda informativa relativa all'omologazione UE di un veicolo per quanto riguarda l'impianto a idrogeno

MODELLO

Scheda informativa n. ... relativa all'omologazione UE di un tipo di veicolo per quanto riguarda l'impianto a idrogeno.

Le seguenti informazioni devono essere fornite in triplice copia e devono comprendere un indice. I disegni o le immagini devono essere forniti in scala adeguata ed essere sufficientemente dettagliati, in formato A4 o in un pieghevole di tale formato. Le eventuali fotografie devono mostrare sufficienti dettagli.

0.

0.1.

0.2.

0.2.1.

0.3.

0.3.1.

0.4.

0.5.

0.8.

0.9.

3.9.

3.9.1.

3.9.1.1.

3.9.1.2.

3.9.1.3.

3.9.1.11.

3.9.1.11.1.

3.9.1.11.2.

3.9.1.17.

3.9.1.17.1.

3.9.1.17.2.

3.9.2.6.

Nota esplicativa:

Il presente documento informativo, che è basato sul modello di cui all'allegato I del regolamento di esecuzione (UE) 2020/683, è da compilarsi inserendo le informazioni del caso, di cui ai punti numerati indicati sopra, secondo le modalità previste dal modello.

Sezione B

Scheda informativa relativa all'omologazione UE di componenti a idrogeno

MODELLO

Scheda informativa n. ... relativa all'omologazione UE di un componente a idrogeno.

Le seguenti informazioni devono essere fornite in triplice copia e devono comprendere un indice. I disegni o le immagini devono essere forniti in scala adeguata ed essere sufficientemente dettagliati, in formato A4 o in un pieghevole di tale formato. Le eventuali fotografie devono mostrare sufficienti dettagli.

0.

0.1.

0.2.

0.2.1.

0.5.

0.8.

0.9.

3.9.

3.9.1.

3.9.1.1.

3.9.1.2.

3.9.1.3.

3.9.1.4.

3.9.1.4.1.

3.9.1.4.2.

3.9.1.4.3.

3.9.1.4.4.

3.9.1.4.5.

3.9.1.4.6.

3.9.1.4.7.

3.9.1.4.8.

3.9.1.4.9.

3.9.1.4.10.

3.9.1.5.

3.9.1.5.1.

3.9.1.5.2.

3.9.1.5.3.

3.9.1.5.4.

3.9.1.5.5.

3.9.1.5.6.

3.9.1.5.7.

3.9.1.5.8.

3.9.1.5.9.

3.9.1.5.10.

3.9.1.6.

3.9.1.6.1.

3.9.1.6.2.

3.9.1.6.3.

3.9.1.6.4.

3.9.1.6.5.

3.9.1.6.6.

3.9.1.6.7.

3.9.1.6.8.

3.9.1.6.9.

3.9.1.6.10.

3.9.1.6.11.

3.9.1.15.

3.9.1.15.1.

3.9.1.15.2.

3.9.1.15.3.

3.9.1.15.4.

3.9.1.15.5.

3.9.1.15.6.

3.9.1.15.7.

3.9.1.15.8.

3.9.1.15.9.

3.9.1.15.10.

3.9.1.15.11.

Nota esplicativa:

Il presente documento informativo, che è basato sul modello di cui all'allegato I del regolamento di esecuzione (UE) 2020/683 della Commissione, è da compilarsi inserendo le informazioni del caso, di cui ai punti numerati indicati sopra, secondo le modalità previste dal modello.»