

# DIRETTIVE

## DIRETTIVA 2013/60/UE DELLA COMMISSIONE

del 27 novembre 2013

**che modifica, ai fini dell'adeguamento al progresso tecnico, la direttiva 97/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa a taluni elementi o caratteristiche dei veicoli a motore a due o a tre ruote, la direttiva 2002/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o a tre ruote e la direttiva 2009/67/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa all'installazione dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa sui veicoli a motore a due o a tre ruote**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 97/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1997, relativa a taluni elementi o caratteristiche dei veicoli a motore a due o a tre ruote <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 7,

vista la direttiva 2002/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 marzo 2002, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o a tre ruote <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 17,

vista la direttiva 2009/67/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, relativa all'installazione dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa sui veicoli a motore a due o a tre ruote <sup>(3)</sup>, in particolare l'articolo 4,

considerando quanto segue:

- (1) L'Unione è parte contraente dell'Accordo della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) relativo all'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili ai veicoli a motore, agli accessori ed alle parti che possono essere installati 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») <sup>(4)</sup>. Per semplificare le norme di omologazione dell'Unione, recependo le raccomandazioni della relazione finale dal titolo «CARS 21 — Un quadro normativo competitivo nel settore automobilistico per il XXI secolo», è opportuno modificare le direttive dell'UE inserendole nella legislazione dell'Unione e applicando regolamenti UNECE aggiuntivi alle attuali norme di omologazione dei veicoli appartenenti alla categoria L senza con ciò ridurre il livello di protezione. Per ridurre gli oneri amministrativi connessi alle procedure di omologazione, occorre far sì che i fabbricanti di veicoli

applicano procedure di omologazione conformi ai pertinenti regolamenti UNECE di cui all'articolo 1 della presente direttiva.

- (2) Nel periodo transitorio, fino alla data alla quale il regolamento UNECE n. 41 relativo alle emissioni acustiche dei motocicli <sup>(5)</sup> sarà reso obbligatorio attraverso il regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli <sup>(6)</sup>, è opportuno che i requisiti relativi alle emissioni acustiche dei motocicli stabiliti al capitolo 9 della direttiva 97/24/CE e nella quarta serie di modifiche del regolamento UNECE n. 41, inclusi i limiti del livello sonoro pertinenti di cui all'allegato 6 del suddetto regolamento UNECE, siano considerati equivalenti per i nuovi tipi di veicoli.
- (3) Dato il livello eccessivamente elevato delle emissioni di idrocarburi e di monossido di carbonio prodotte dai veicoli appartenenti alle categorie L1e, L2e, L6e (veicoli a motore a due o a tre ruote, ciclomotori e quadricicli leggeri) è opportuno rivedere le prove ambientali di tipo I (emissioni dallo scarico dopo avviamento a freddo) includendovi misurazioni delle emissioni subito dopo l'avviamento a freddo per meglio tener conto delle condizioni reali d'uso e della quota significativa di emissioni inquinanti prodotte subito dopo l'avviamento a freddo e mentre il motore si riscalda. I cambiamenti nella procedura di prova in laboratorio per misurare le emissioni devono riflettersi nelle disposizioni amministrative; occorre in particolare modificare le indicazioni che compaiono nel certificato di conformità (CdC) e nella scheda sui risultati delle prove, di cui alla direttiva 2002/24/CE.
- (4) Per garantire un trattamento paritario a tutti i fabbricanti e pari prestazioni ambientali dei veicoli appartenenti alle categorie L1e, L2e e L6e in termini di emissioni di gas dal basamento è inoltre opportuno chiedere ai fabbricanti dei veicoli, quando chiedono una nuova omologazione, di garantire esplicitamente per queste categorie di veicoli zero emissioni di gas dal sistema di ventilazione del

<sup>(1)</sup> GU L 226 del 18.8.1997, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 124 del 9.5.2002, pag. 1.

<sup>(3)</sup> GU L 222 del 25.8.2009, pag. 1.

<sup>(4)</sup> GU L 346 del 17.12.1997, pag. 81.

<sup>(5)</sup> GU L 317 del 14.11.2012, pag. 1.

<sup>(6)</sup> GU L 60 del 2.3.2013, pag. 52.

