

Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni

► **B**

**DIRETTIVA 2006/27/CE DELLA COMMISSIONE
del 3 marzo 2006**

che modifica, per adeguarle al progresso tecnico, la direttiva 93/14/CEE del Consiglio concernente la frenatura dei veicoli a motore a due o a tre ruote e la direttiva 93/34/CEE relativa alle iscrizioni regolamentari dei veicoli a motore a due o tre ruote, la direttiva 95/1/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla velocità massima per costruzione nonché alla coppia massima e alla potenza massima netta dei motori dei veicoli a due o tre ruote e la direttiva 97/24/CE relativa a taluni elementi o caratteristiche dei veicoli a motore a due o a tre ruote

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(GU L 66 del 8.3.2006, pag. 7)

Rettificato da:

► **C1** Rettifica, GU L 288 del 30.10.2008, pag. 12 (2006/27/CE)

▼B**DIRETTIVA 2006/27/CE DELLA COMMISSIONE****del 3 marzo 2006**

che modifica, per adeguarle al progresso tecnico, la direttiva 93/14/CEE del Consiglio concernente la frenatura dei veicoli a motore a due o a tre ruote e la direttiva 93/34/CEE relativa alle iscrizioni regolamentari dei veicoli a motore a due o tre ruote, la direttiva 95/1/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla velocità massima per costruzione nonché alla coppia massima e alla potenza massima netta dei motori dei veicoli a due o tre ruote e la direttiva 97/24/CE relativa a taluni elementi o caratteristiche dei veicoli a motore a due o a tre ruote

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

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 tre ruote e che abroga la direttiva 92/61/CEE del Consiglio ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 17,

vista la direttiva 93/14/CEE del Consiglio, del 5 aprile 1993, concernente la frenatura dei veicoli a motore a due o a tre ruote ⁽²⁾, in particolare l'articolo 4,

vista la direttiva 93/34/CEE del Consiglio, del 14 giugno 1993, relativa alle iscrizioni regolamentari dei veicoli a motore a due o tre ruote ⁽³⁾, in particolare l'articolo 3,

vista la direttiva 95/1/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 2 febbraio 1995, relativa alla velocità massima per costruzione nonché alla coppia massima e alla potenza massima netta dei motori dei veicoli a due o tre ruote ⁽⁴⁾ in particolare l'articolo 4,

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 ⁽⁵⁾, in particolare l'articolo 7,

considerando quanto segue:

- (1) Le direttive 93/14/CEE, 93/34/CEE, 95/1/CE e 97/24/CE sono direttive particolari ai fini della procedura di omologazione CE, istituita dalla direttiva 2002/24/CE.
- (2) È necessario introdurre l'ultima modifica al regolamento n. 78 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite nelle disposizioni del sistema di omologazione europeo per mantenere l'equivalenza tra le disposizioni della direttiva 93/14/CEE e quelle del regolamento n. 78 CEE/ONU.
- (3) Le disposizioni relative alle iscrizioni regolamentari e alla velocità massima per i veicoli a motore a due o a tre ruote di cui alle direttive 93/34/CEE e 95/1/CE possono essere semplificate per migliorare la regolamentazione.
- (4) Al fine di garantire l'adeguato funzionamento del sistema di omologazione nel suo insieme, è necessario chiarire quali disposizioni concernenti le sporgenze esterne, gli ancoraggi delle cin-

⁽¹⁾ GU L 124 del 9.5.2002, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2005/30/CE della Commissione (GU L 106 del 27.4.2005, pag. 17).

⁽²⁾ GU L 121 del 15.5.1993, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 188 del 29.7.1993, pag. 38. Direttiva modificata dalla direttiva 1999/25/CE della Commissione (GU L 104 del 21.4.1999, pag. 19).

⁽⁴⁾ GU L 52 dell'8.3.1995, pag. 1. Direttiva modificata dalla direttiva 2002/41/CE della Commissione (GU L 133 del 18.5.2002, pag. 17).

⁽⁵⁾ GU L 226 del 18.8.1997, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2005/30/CE.

▼B

- ture di sicurezza e le cinture di sicurezza vanno applicate ai veicoli carrozzati e non carrozzati.
- (5) Nella direttiva 97/24/CE devono essere chiarite e completate le disposizioni relative alle indicazioni figuranti sui convertitori catalitici d'origine e sui silenziatori d'origine.
 - (6) Le direttive 93/14/CEE, 93/34/CEE, 95/1/CE e 97/24/CE vanno modificate di conseguenza.
 - (7) Le misure previste nella presente direttiva sono conformi al parere del comitato per l'adeguamento al progresso tecnico,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

L'allegato della direttiva 93/14/CEE è modificato conformemente all'allegato I della presente direttiva.

Articolo 2

L'allegato della direttiva 93/34/CEE è modificato conformemente all'allegato II della presente direttiva.

Articolo 3

L'allegato I della direttiva 95/1/CE è modificato conformemente all'allegato III della presente direttiva.

Articolo 4

L'allegato III del capitolo 1, gli allegati I e II del capitolo 3, l'allegato I del capitolo 4, gli allegati I, II VI e VII del capitolo 5, l'allegato del capitolo 7, gli allegati II, III e IV del capitolo 9, il titolo e l'allegato I del capitolo 11 e gli allegati I e II del capitolo 12 della direttiva 97/24/CE sono modificati in conformità con il disposto dell'allegato IV della presente direttiva.

Articolo 5

1. A decorrere dal 1º gennaio 2007, gli Stati membri non possono, per motivi relativi all'oggetto della direttiva in questione, rifiutare l'omologazione CE o vietare la registrazione, la vendita o l'entrata in servizio dei veicoli a due o tre ruote conformi alle disposizioni rispettive delle direttive 93/14/CEE, 93/34/CE, 95/1/CE e 97/24/CE, quali modificate dalla presente direttiva.

2. A decorrere dal 1º luglio 2007, gli Stati membri rifiutano, per motivi relativi all'oggetto della direttiva in questione, l'omologazione CE a qualsiasi nuovo tipo di veicolo a motore a due o a tre ruote che non sia conforme alle disposizioni rispettive delle direttive 93/14/CEE, 93/34/CE, 95/1/CE e 97/24/CE, quali modificate dalla presente direttiva.

Articolo 6

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 31 dicembre 2006. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni e una tavola di concordanza tra queste e la presente direttiva.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento

▼B

all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 7

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

Articolo 8

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

▼B*ALLEGATO I*

L'allegato della direttiva 93/14/CEE è modificato come segue:

- 1) È aggiunto il punto 2.1.1.3 seguente:
«2.1.1.3. Le garnizioni di freni non possono contenere amianto.»
- 2) L'appendice 1 è modificata come segue:
 - a) I punti 1.1.1 e 1.1.2 sono sostituiti dai seguenti:
 - «1.1.1. L'efficienza prescritta per i dispositivi di frenatura si basa sulla distanza di frenatura e/o sulla decelerazione media di regime. L'efficienza di un dispositivo di frenatura è determinata misurando la distanza di frenatura in funzione della velocità iniziale del veicolo e/o misurando la decelerazione media di regime durante la prova.
 - 1.1.2. La distanza di frenatura è la distanza coperta dal veicolo dal momento in cui il conducente comincia ad agire sul comando sino al momento in cui il veicolo si ferma; la velocità iniziale del veicolo, v_1 , è la velocità nel momento in cui il conducente comincia ad agire sul comando del dispositivo di frenatura; la velocità iniziale non deve essere inferiore al 98 % della velocità prescritta per la prova in questione. La decelerazione media di regime (d_m) è calcolata come la decelerazione media in funzione della distanza nell'intervallo tra v_b e v_e , utilizzando la seguente formula:

▼C1

$$d_m = \frac{V_b^2 - V_e^2}{25,92(S_e - S_b)} \text{ m/s}^2$$

▼B

d_m	= decelerazione media di regime
v_1	= cfr. definizione di cui sopra
v_b	= velocità del veicolo a 0,8 v_1 espressa in km/h
v_e	= velocità del veicolo a 0,1 v_1 espressa in km/h
s_b	= distanza coperta tra v_1 e v_b espressa in metri
s_e	= distanza coperta tra v_1 e v_e espressa in metri

Velocità e distanza devono essere determinate utilizzando strumenti che abbiano una precisione di $\pm 1\%$, alla velocità prescritta per la prova. La “ d_m ” può essere determinata seguendo metodi diversi dalla misurazione di velocità e distanza; in questo caso, la precisione nel calcolo della “ d_m ” dovrà essere di $\pm 3\%$;

- b) Al punto 1.1.3 il termine «componente» è sostituito da «veicolo»;
- c) Il punto 1.2.1.1 è sostituito dal seguente:
 - «1.2.1.1. Le prescrizioni relative all'efficienza minima sono quelle previste qui di seguito per ciascuna categoria di veicolo; il veicolo deve soddisfare le prescrizioni relative alla distanza di frenatura e alla decelerazione media di regime per la corrispondente categoria, senza che sia necessario misurare entrambi i parametri.»;
- d) Il punto 1.4.2.1 è sostituito dal seguente:
 - «1.4.2.1. Il veicolo ed il freno o i freni da sottoporre alla prova devono essere praticamente asciutti ed il freno o i freni devono essere freddi. Un freno è considerato freddo quando la sua temperatura, misurata sul disco oppure all'esterno del tamburo, è inferiore a 100 °C;».

▼B

ALLEGATO II

L'allegato della direttiva 93/34/CEE è modificato come segue:

Il punto 3.1.1.2 è sostituito dal seguente:

«3.1.1.2. La seconda parte è costituita da sei caratteri (lettere o cifre), che hanno lo scopo di indicare le caratteristiche generali del veicolo (tipo, variante e versione, nel caso di ciclomotori); ciascuna caratteristica può comprendere vari caratteri. Se il costruttore non fa uso di uno o più di questi caratteri, gli spazi non usati devono essere completati con caratteri alfabetici o numerici, a scelta del costruttore stesso;».

▼B

ALLEGATO III

L'allegato I della direttiva 95/1/CE è modificato come segue:

Il punto 7 è sostituito dal seguente:

«7. VELOCITÀ MASSIMA

La velocità massima del veicolo deve essere espressa in chilometri/ora con la cifra corrispondente al numero intero più vicino alla media aritmetica dei valori delle velocità misurate durante due prove consecutive, i quali non differiscano di oltre il 3 %. Se coincide con la metà di due numeri interi, la media aritmetica è arrotondata al numero superiore. Nel caso di veicoli per il quali la velocità massima non è limitata dalla relativa definizione di cui all'articolo 1, paragrafi 2 e 3 della direttiva 2002/24/CE, non è necessaria alcuna prova di omologazione e la velocità massima accettata è quella dichiarata dal fabbricante del veicolo nella scheda informativa figurante nell'allegato II della direttiva 2002/24/CE.»

▼B*ALLEGATO IV*

La direttiva 97/24/CE è modificata come segue:

1) Nel punto II.1 dell'appendice 2 dell'allegato III del capitolo 1, è soppresso il quinto trattino.

2) Il capitolo 3 è modificato come segue:

a) L'allegato I è modificato come segue:

i) Il titolo è sostituito dal seguente:

**«PRESCRIZIONI RELATIVE ALLE SPORGENZE ESTERNE
DEI VEICOLI A MOTORE A DUE RUOTE»;**

ii) È aggiunto il punto 3.6 seguente:

«3.6. Nel caso di veicoli a due ruote dotati di una forma di struttura o di pannelli destinati a racchiudere interamente o parzialmente il conducente o i passeggeri o a coprire componenti del veicolo, l'autorità di omologazione o il servizio tecnico possono, a propria discrezione e dopo averne discusso con il fabbricante del veicolo, applicare le prescrizioni del presente allegato, o dell'allegato II, a tutto il veicolo o a una sua parte in base a una valutazione della condizione più sfavorevole.»;

iii) Il punto 6.2 è sostituito dal seguente:

«6.2. Le estremità delle leve a mano della frizione e dei freni devono essere sensibilmente sferiche e avere un raggio di curvatura di almeno 7 mm. I bordi esterni di queste leve devono avere un raggio di curvatura di almeno 2 mm. La verifica è effettuata con le leve in posizione di riposo.»

b) Il titolo e il punto «CONSIDERAZIONI GENERALI» dell'allegato II sono sostituiti dal seguente:

**«PRESCRIZIONI RELATIVE ALLE SPORGENZE ESTERNE DEI
VEICOLI A MOTORE A TRE RUOTE, QUADRICICLI LEGGERI
E QUADRICICLI**

CONSIDERAZIONI GENERALI

Le prescrizioni di cui alla direttiva 74/483/CEE (*) (relative alle sporgenze esterne dei veicoli a motore (categoria M1) valgono per i veicoli a tre ruote destinati al trasporto di persone.

Considerando le diverse forme di costruzione di questi veicoli, l'autorità di omologazione o il servizio tecnico possono tuttavia, a propria discrezione e dopo averne discusso con il fabbricante dei veicoli, applicare le prescrizioni del presente allegato, o dell'allegato I, a tutto il veicolo o a una sua parte, in base a una valutazione della condizione più sfavorevole.

Ciò vale anche per le prescrizioni sottoindicate relative ai veicoli a tre ruote, ai quadricicli leggeri e ai quadricicli.

Le prescrizioni seguenti valgono per i veicoli a tre ruote, i quadricicli leggeri e i quadricicli destinati al trasporto di merci.

(*) GU L 266 del 2.10.1974, pag. 4.»

3) Nell'allegato I del capitolo 4 sono aggiunti i seguenti punti 14 e 15:

- 14. Per “veicolo non carrozzato” si intende un veicolo in cui l'abitacolo non è limitato da almeno quattro dei seguenti elementi: parabrezza, pianale, tetto e pareti o porte laterali e posteriori.
- 15. Per “veicolo carrozzato” si intende un veicolo in cui l'abitacolo è o può essere limitato da almeno quattro dei seguenti elementi: parabrezza, pianale, tetto e pareti o porte laterali e posteriori.»

▼B

4) Il capitolo 5 è modificato come segue:

a) L'allegato I è modificato come segue:

i) Il punto 2.3.2 è sostituito dal seguente:

«2.3.2. Tutti i convertitori catalitici in dotazione originale devono recare quanto meno le seguenti indicazioni:

- il marchio “e” seguito dal codice d'identificazione del paese che ha rilasciato l'omologazione,
- il nome o il marchio registrato del fabbricante del veicolo,
- il marchio e il numero d'identificazione del pezzo.

Tale riferimento deve essere leggibile, indelebile e visibile quando è apposto sul veicolo nella posizione prevista.»

ii) Il punto 5.2.1 è sostituito dal seguente e i punti 5.2.1.1 e 5.2.1.2 sono soppressi:

«5.2.1. Marcatura

I convertitori catalitici di ricambio d'origine devono recare quanto meno le seguenti indicazioni:

- il marchio “e” seguito dal codice d'identificazione del paese che ha rilasciato l'omologazione,
- il nome o il marchio registrato del fabbricante del veicolo;
- il marchio e il numero d'identificazione del pezzo.

Tale riferimento deve essere leggibile, indelebile e visibile quando è apposto sul veicolo nella posizione prevista.»

b) L'allegato II è modificato come segue:

i) Il punto 2.4.2 è sostituito dal seguente:

«2.4.2. Tutti i convertitori catalitici in dotazione originale devono recare quanto meno le seguenti indicazioni:

- il marchio “e” seguito dal codice d'identificazione del paese che ha rilasciato l'omologazione,
- il nome o il marchio registrato del fabbricante del veicolo,
- il marchio e il numero d'identificazione del pezzo.

Tale riferimento deve essere leggibile, indelebile e visibile quando è apposto sul veicolo nella posizione prevista.»

ii) Il punto 5.2.1 è sostituito dal seguente e i punti 5.2.1.1 e 5.2.1.2 sono soppressi:

«5.2.1. Marcatura

I convertitori catalitici di ricambio d'origine devono recare quanto meno le seguenti indicazioni:

- il marchio “e” seguito dal codice d'identificazione del paese che ha rilasciato l'omologazione,
- il nome o il marchio registrato del fabbricante del veicolo,
- il marchio e il numero d'identificazione del pezzo.

Tale riferimento deve essere leggibile, indelebile e visibile quando è apposto sul veicolo nella posizione prevista.»

c) Il punto 4a dell'allegato VI è sostituito dal seguente:

«4a. Convertitori catalitici

4a.1. Convertitore catalitico d'origine sottoposto alle prove relative a tutte le prescrizioni pertinenti della presente direttiva.

4a.1.1. Marca e tipo del convertitore catalitico d'origine elencati all'allegato V, punto 3.2.12.2.1. (scheda d'informazione).

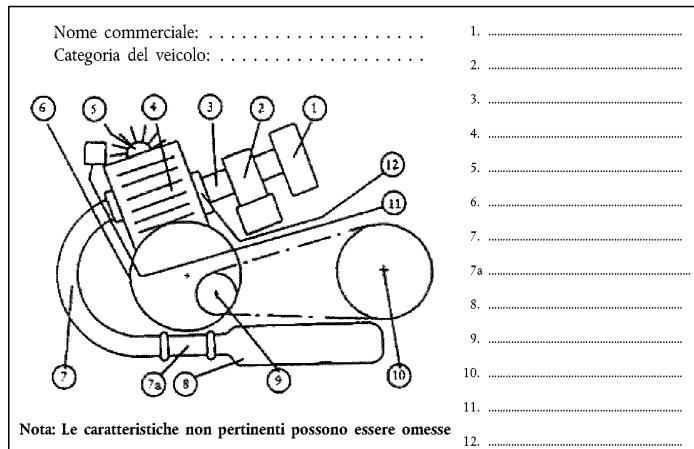
4a.2. Convertitore catalitico di ricambio d'origine sottoposto alle prove relative a tutte le prescrizioni pertinenti della presente direttiva.

▼B

4a.2.1. Marca/marche e tipo/i di convertitore catalitico di ricambio d'origine elencati all'allegato V, punto 3.2.12.2.1. (scheda d'informazione).»

5) La figura 1 dell'allegato del capitolo 7 è sostituita dalla seguente:

Figura 1



6) Il capitolo 9 è modificato come segue:

a) Il punto 2.3.2.2 dell'allegato II è sostituito dal seguente:

«2.3.2.2. Tutti i silenziatori d'origine devono recare quanto meno le seguenti indicazioni:

- il marchio “e” seguito dal codice d'identificazione del paese che ha rilasciato l'omologazione,
- il nome o il marchio registrato del fabbricante del veicolo,
- il marchio e il numero d'identificazione del pezzo.

Tale riferimento deve essere leggibile, indelebile e visibile quando è apposto sul veicolo nella posizione prevista.»;

b) Il punto 2.3.2.2 dell'allegato III è sostituito dal seguente:

«2.3.2.2. Tutti i silenziatori d'origine devono recare quanto meno le seguenti indicazioni:

- il marchio “e” seguito dal codice d'identificazione del paese che ha rilasciato l'omologazione,
- il nome o il marchio registrato del fabbricante del veicolo,
- il marchio e il numero d'identificazione del pezzo.

Tale riferimento deve essere leggibile, indelebile e visibile quando è apposto sul veicolo nella posizione prevista.»;

c) Il punto 2.4.2.2 dell'allegato IV è sostituito dal seguente:

«2.4.2.2. Tutti i silenziatori d'origine devono recare quanto meno le seguenti indicazioni:

- il marchio “e” seguito dal codice d'identificazione del paese che ha rilasciato l'omologazione,
- il nome o il marchio registrato del fabbricante del veicolo,
- il marchio e il numero d'identificazione del pezzo.

Tale riferimento deve essere leggibile, indelebile e visibile quando è apposto sul veicolo nella posizione prevista.»;

7) Il capitolo 11 è modificato come segue:

a) Il titolo è sostituito dal titolo seguente:

«ANCORAGGI DELLE CINTURE DI SICUREZZA E CINTURE DI SICUREZZA DI CICLOMOTORI A TRE RUOTE, TRICICLI E QUADRUCICLI»;

▼B

b) L'allegato I è modificato come segue:

i) Il punto 1.6 è sostituito dal seguente ed è inserito il punto 1.6a seguente:

«1.6. per “sedile” si intende una struttura che può essere o meno parte integrante della struttura del veicolo, completa di rivestimento e destinata a servire quale posto a sedere per un adulto; il termine indica sia i sedili separati sia quella parte di un sedile a panchina corrispondente a un posto singolo. Un sedile concavo non è considerato un sedile secondo il punto 2.1.

1.6a. per “sedile concavo” si intende un posto in cui il passeggero siede a cavalcioni.»

ii) Il punto 2 è sostituito dal seguente:

«2. PRESCRIZIONI GENERALI

2.1. Nei casi in cui vengono installati, gli ancoraggi delle cinture di sicurezza devono essere conformi alle prescrizioni di cui al presente capitolo.

2.1.1. Gli ancoraggi delle cinture di sicurezza devono essere installati per tutti i sedili dei ciclomotori a tre ruote, tricicli, quadricicli leggeri e quadricicli.

2.1.1.1. Sono prescritti punti di ancoraggio adatti a cinture a tre punti per tutti i sedili rispondenti alle due condizioni seguenti:

- se il sedile dispone di uno schienale o se un supporto consente di determinare l'angolo d'inclinazione dello schienale del manichino sperimentale e può essere considerato uno schienale, e

- se esiste un elemento strutturale laterale o trasversale dietro il punto H ad un'altezza superiore a 450 mm misurata dal piano verticale del punto H.

2.1.1.2. Per tutti gli altri sedili sono accettabili ancoraggi adatti alle cinture di sicurezza addominali.

2.1.2. Gli ancoraggi per le cinture di sicurezza non sono obbligatori per i ciclomotori a tre ruote o i quadricicli con una massa a vuoto inferiore a 250 kg.»

8) Il capitolo 12 è modificato come segue:

a) Dopo il titolo dell'allegato I del capitolo 12 è inserita la frase seguente:

«Ai fini del presente capitolo, per “veicolo carrozzato” si intende un veicolo per il quale l'abitacolo è o può essere limitato da almeno quattro dei seguenti elementi: parabrezza, pianale, tetto, pareti o porte laterali o posteriori.»;

b) Il punto 2.3.1 dell'allegato II è sostituito dal seguente:

«2.3.1. Tutti i veicoli devono essere dotati di un dispositivo di sbrinamento e disappannamento del parabrezza che consenta di rimuovere la brina o il ghiaccio sul parabrezza e l'appannamento della superficie interna del parabrezza.

Tale dispositivo non è tuttavia richiesto per i ciclomotori a tre ruote carrozzati con un motore di potenza non superiore a 4 kW o per i veicoli con un parabrezza installato in modo tale che non ci siano strutture di sostegno o pannelli fissati al parabrezza sporgenti posteriormente per più di 100 mm. Il dispositivo è richiesto per i veicoli con un tetto permanente o staccabile o retrattile.»