



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 7 ottobre 2010 (08.10)
(OR. en)**

**Fascicolo interistituzionale:
2010/0271 (COD)**

**14622/10
ADD 1**

**ENT 133
ENV 652
CODEC 982**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine: Signor Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea

Data: 5 ottobre 2010

Destinatario: Signor Pierre de BOISSIEU, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea

Oggetto: Documento di lavoro dei servizi della Commissione
Documento di accompagnamento alla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli e alla vigilanza del mercato
Sintesi della valutazione d'impatto

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione SEC(2010) 1151.

All.: SEC(2010) 1151



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 4.10.2010
SEC(2010) 1151

DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE

[Documento di accompagnamento alla](#)

**Proposta di
REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
relativo all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli e alla vigilanza
del mercato**

Sintesi della valutazione d'impatto

La presente sintesi della valutazione d'impatto impegna solo i servizi della Commissione coinvolti nella sua preparazione e non pregiudica la forma definitiva di qualunque decisione presa dalla Commissione.

DG capofila: Direzione Generale Imprese e Industria

Programma di lavoro della Commissione per il 2010

Programma dell'agenda della Commissione: 2010/ENTR/02

{COM(2010) 542 definitivo}
{SEC(2010) 1152}

SINTESI
Contesto

Il termine "veicoli della categoria L" copre una vasta gamma di diversi tipi di veicoli con due, tre o quattro ruote, ad es. ciclomotori a due e tre ruote, motocicli a due e tre ruote e motocicli con sidecar. Alcuni veicoli a quattro ruote della categoria L, noti anche come quadricicli, sono quad da strada utilizzati su strade pubbliche e minicar.

Categoria	Nome del veicolo	Veicoli caratteristici	Categoria	Nome del veicolo	Veicoli caratteristici
L1e	Ciclomotore		L5e	Tricicli a motore	
L2e	Ciclomotore a tre ruote		L6e	Quadricicli leggeri	
L3e	Motociclo		L7e	Quadricicli pesanti	
L4e	Motociclo con sidecar				

Figura 1: Esempi di veicoli oggetto dell'attuale direttiva quadro 2002/24/CE

Il mercato dei veicoli della categoria L comprende tre principali sottosegtori. Il più grande comprende i veicoli a motore a due ruote (PTW): biciclette a pedalata assistita, ciclomotori, scooter e motocicli. Complessivamente, in base ai dati Eurostat, sono in circolazione attualmente circa 30 milioni di veicoli. Nel 2007 il mercato PTW in Europa contava 2,7 milioni di veicoli, incluse le importazioni. Nel 2006 il settore PTW ha registrato un fatturato di 34,1 miliardi di euro e dava lavoro a 159 100 persone.

Nel 2008 secondo l'associazione industriale ATVEA, il settore dei fuoristrada (ATV) contava 12 000 dipendenti e un fatturato di 2 miliardi di euro. Circa 595 000 fuoristrada sono stati immatricolati nell'UE in quell'anno.

Nel 2008 il settore dei minicar nell'UE, i cui costruttori sono solo PMI, contava 340 000 veicoli, l'1,1% del totale dei veicoli della categoria L. Questo mercato è più evoluto in Francia, Spagna e Italia. Le vendite globali ammontavano a 35 000 veicoli nel 2007. Il leader del mercato globale occupava circa 200 persone nel 2008 e ha prodotto 13 500 veicoli all'anno, inclusi 1 500 veicoli elettrici (200-300 veicoli utilitari). I costruttori di minicar sono spesso stabiliti in regioni che non dispongono di una rete industriale sviluppata. D'altra parte, l'industria dei minicar sostiene una rete complessa di partner da cui dipendono 20 000 posti di lavoro in Europa.

Le prescrizioni per l'omologazione per tipo dei nuovi veicoli della categoria L sono attualmente fissate nella direttiva 2002/24/CE ("direttiva quadro"). Inoltre diverse direttive a cui fa riferimento la direttiva quadro specificano le prescrizioni tecniche applicabili.

Nel quadro della revisione dell'attuale legislazione è stata condotta una consultazione pubblica dal 22 dicembre 2008 al 27 febbraio 2009. Tale consultazione aveva lo scopo di raccogliere le opinioni di associazioni, imprese e autorità pubbliche sugli aspetti più importanti delle misure proposte per l'omologazione per tipo dei veicoli della categoria L. Le opinioni degli interessati sono state richieste in particolare per i punti considerati controversi, tra cui l'installazione obbligatoria di sistemi antibloccaggio dei freni sulle ruote motrici, limiti di emissione modificati per tutti i veicoli della categoria L e la riclassificazione dei veicoli in sottocategorie più appropriate. Le opinioni ricevute sono state sintetizzate in una relazione¹ pubblicata sul sito web della Commissione.

Due studi sono stati condotti nel 2008 e nel 2009 per valutare l'impatto economico, sociale e ambientale delle proposte relative all'omologazione per tipo dei veicoli della categoria L. Uno è stato eseguito da TRL Ltd ("relazione TRL") e riguardava le potenziali misure di sicurezza² e l'impatto della semplificazione sull'esistente

¹ http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2_3_wheelers/results_report.pdf.

² http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/projects/report_new_measures_l_category.pdf.

normativa applicabile ai veicoli della categoria L. Il secondo studio è stato eseguito dall'Università di Thessaloniki³ ("relazione LAT") e riguardava le misure ambientali per i veicoli della categoria L. Entrambe le relazioni sono state utilizzate come input per la valutazione d'impatto. Le stime quantitative dei costi/benefici nella valutazione d'impatto si basano su entrambe le relazioni e, ad eccezione dei costi per i sistemi di frenaggio avanzati, sono state considerate plausibili e corrette dagli interessati. L'ACEM, l'associazione dell'industria europea dei motocicli, ha proposto inoltre una serie di misure riguardanti gli aspetti ambientali e di sicurezza dei veicoli della categoria L in modo da affrontare proattivamente le varie preoccupazioni ambientali e di sicurezza individuate nelle due relazioni.

1. DEFINIZIONE DEL PROBLEMA

La Commissione ha individuato una serie di problemi importanti associati alle attuali disposizioni per l'omologazione dei nuovi veicoli della categoria L:

- la complessità del quadro normativo;
- il livello delle emissioni e la quota crescente rispetto alle emissioni totali del trasporto su strada, che in generale stanno diminuendo;
- gli aspetti relativi alla sicurezza; e
- la mancanza di un quadro normativo per le nuove tecnologie.

1.1. Complessità dell'attuale quadro normativo

È stato portato all'attenzione della Commissione che l'attuale sistema per i veicoli della categoria L è troppo complesso e che quindi esiste un margine di manovra per la semplificazione e l'armonizzazione internazionale.

Le autorità nazionali competenti per l'applicazione della direttiva quadro devono affrontare costi supplementari inutili per operare in questo complesso quadro normativo.

I veicoli della categoria L devono conformarsi ad una serie di prescrizioni stabilite da diverse direttive. La direttiva quadro è connessa ad altre 13 direttive tecniche dettagliate, che a loro volta sono state modificate da 21 direttive per adeguarle al progresso tecnico.

Inoltre, molte direttive contengono riferimenti a regolamenti e norme applicati in tutto il mondo, come quelli adottati dall'UNECE⁴, anch'essi soggetti a modifiche. Infine, la natura disomogenea dei regolamenti concernenti l'omologazione dei veicoli della categoria L reca in sé una mancanza di chiarezza giuridica e normativa. Il costante aggiornamento può essere un processo oneroso che dà luogo a costi supplementari per le amministrazioni e per l'industria.

I costi amministrativi per le autorità pubbliche nell'attuale scenario sono significativi. In base alle stime di sei Stati membri, il costo cumulativo ai 27 Stati membri UE per il periodo 2009 – 2020 è pari a 3,1 milioni di euro. Senza un esercizio di semplificazione che sopprima le misure obsolete e riduca la complessità del sistema i costi continueranno a rimanere alti e, probabilmente, aumenteranno.

1.2. Elevati livelli di emissione

I motori dei veicoli della categoria L emettono sostanze indesiderabili come inquinanti atmosferici tossici e gas serra. Anche le evaporazioni dallo stoccaggio di carburante e dal circuito di alimentazione sono considerate tossiche. Per gli inquinanti atmosferici tossici, come taluni idrocarburi, sono dimostrati o sospettati gravi effetti sulla salute, per esempio cancro, malformazioni congenite, problemi legati alla riproduzione. Gli inquinanti atmosferici possono inoltre causare altri effetti negativi sull'ambiente, come le piogge acide o lo smog.

L'introduzione delle fasi Euro 5 e 6 per le autovetture e della fase Euro VI per i veicoli pesanti significa che il contributo dei veicoli della categoria L diventerà sempre più importante negli anni a venire. Ad esempio, si stima che entro il 2021 le emissioni totali di idrocarburi mediante evaporazione e gas di scarico dei veicoli della categoria L aumenteranno dal 38% al **62%** delle emissioni totali di idrocarburi di tutto il trasporto su strada se non vengono prese ulteriori misure. Ciò si spiega soprattutto grazie alle riduzioni significative delle emissioni di idrocarburi da altre categorie di trasporto su strada. Già oggi la quota delle emissioni dei ciclomotori rispetto alle emissioni totali è tra le più alte; si prevede che entro il 2020 saranno responsabili del **38%** delle emissioni totali di idrocarburi dovute al trasporto su strada.

³ http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/projects/report_measures_motorcycle_emissions.pdf.

⁴ <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29pub/wp29pub2002e.pdf>.

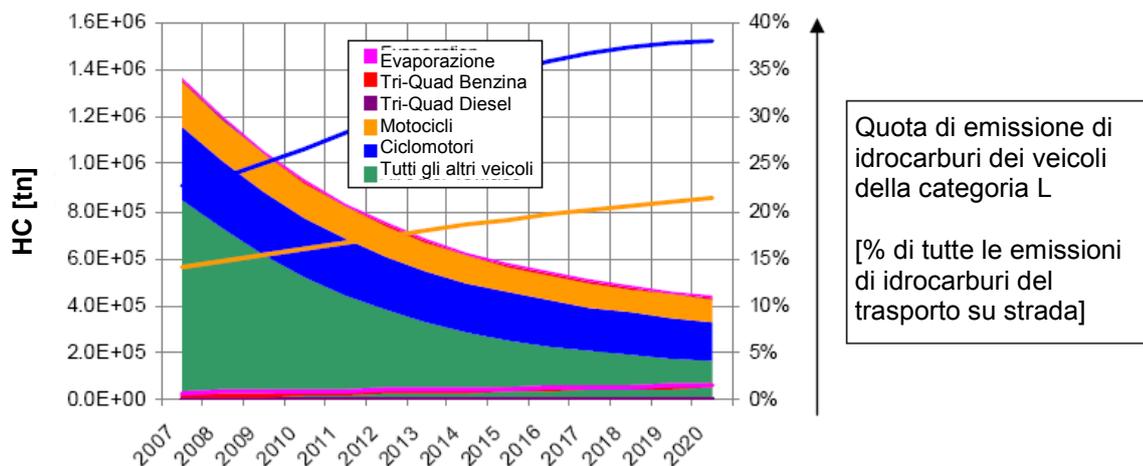


Figura 1: Per i veicoli della categoria L, tendenza nel tempo in percentuali assolute e relative di emissioni di idrocarburi, basandosi sull'ipotesi che non vi siano modifiche dell'attuale politica⁵.

La quota di CO emesso dai veicoli della categoria L è già molto alto e si prevede un aumento da circa il **20%** al **36%** del totale delle emissioni del trasporto su strada nel 2020. In diverse città dell'Europa meridionale i veicoli a motore a due ruote hanno il divieto di circolare in città in presenza di elevati livelli di polvere in giornate calde d'estate per evitare l'emissione eccessiva di particolato. Poiché i veicoli della categoria L sono coprono solo il 3% del chilometraggio totale dei trasporti su strada, le loro emissioni di inquinanti sono considerate sproporzionatamente elevate.

L'attuale quadro normativo sulle emissioni dei veicoli della categoria L è stato adottato nel 2002. D'allora, la tecnologia si è evoluta rapidamente. Data la grande diversità di tecnologie di costruzione, progettazione e di propulsione dei veicoli sul mercato, l'attuale quadro normativo non è più aggiornato.

I gas serra non tossici (GHG) emessi dai veicoli a motore a due ruote, ad es. CO₂, rappresentano globalmente una piccola percentuale delle emissioni totali dovute al trasporto su strada. Tuttavia il consumatore medio non conosce i consumi e il livello di emissione di CO₂, poiché non vi sono prescrizioni di etichettatura come per le autovetture. Per informare il consumatore in modo chiaro, conciso e armonizzato sono necessari dati di misurazioni obiettive, ad es. le misurazioni delle emissioni e del consumo di carburante nelle prove per l'omologazione per tipo, che possono essere utilizzate come base per un sistema di etichettatura. Non esiste attualmente una prescrizione che obblighi il costruttore a determinare questi dati obiettivi ai fini dell'omologazione dei veicoli della categoria L, una situazione preoccupante.

Le emissioni dei veicoli più vecchi possono superare significativamente i limiti solo dopo 20 000 chilometri, poiché non esistono prescrizioni sulla durata nella direttiva quadro. La durata è misurata dalle prove di emissione dei veicoli invecchiati e dei loro componenti di trattamento degli scarichi che hanno accumulato, ad es. nel caso dei motocicli, 50 000 km prima commercializzare un veicolo, e viene dimostrata dal costruttore alle autorità di omologazione. In altre parti del mondo (USA, India, Cina, Thailandia, Taiwan e Singapore) queste prescrizioni sono già in vigore e sono applicabili anche ad altre categorie di veicoli da strada nell'UE (autovetture, camion).

Infine, un veicolo "pulito" può diventare un inquinatore se un componente o un sistema importante per le emissioni si guasta o si degrada. Ciò presuppone:

- la segnalazione al conducente, ad es. mediante una spia di guasto, che un sistema o componente essenziale del veicolo non funziona secondo le specifiche tecniche oppure è guasto;
- la disponibilità di un facile accesso a informazioni diagnostiche standardizzate. Il sistema di diagnosi di bordo può mettere a disposizione queste informazioni in modo che il veicolo possa essere riparato in modo efficace;

⁵ N.B.: "tutti gli altri veicoli" include le autovetture, furgoni, camion e bus. Fonte: Relazione LAT. Asse-Y di sinistra: HC = emissioni di idrocarburi; 2.0E+05 = 200 000, 1.0E+06 = 1 000 000, 1 t = 1000 kg. Asse Y di destra: quota dei veicoli di categoria L in % di tutte le emissioni di idrocarburi del trasporto su strada.

- l'accesso alle informazioni di riparazione e di manutenzione sviluppate dal costruttore del veicolo. Purtroppo tali informazioni sono disponibili solo per le officine autorizzate e non per gli operatori indipendenti o per i proprietari dei veicoli. Ciò costituisce non solo un problema di concorrenza ma comporta anche effetti negativi in termini di elevate emissioni di inquinanti e possibilmente anche dal punto di vista della sicurezza.

1.3. Elevato numero di vittime negli incidenti stradali e rischi per la sicurezza

I conducenti di veicoli della categoria L affrontano un rischio più elevato di incidenti seri o mortali rispetto agli altri conducenti. Il tasso di mortalità per un milione di chilometri percorsi è in media **18** volte superiore rispetto a quello delle autovetture. Nel 2006 i veicoli della categoria L rappresentavano il **2%** della distanza percorsa ma il **16%** di tutti i decessi in incidenti stradali nell'UE-25 (ETSC, 2007). Inoltre, mentre altri tipi di veicolo hanno registrato nel tempo una diminuzione significativa dei decessi e delle lesioni gravi, le cifre per i veicoli della categoria L sono rimaste stabili o sono perfino aumentate leggermente.

Nel 2008 **5 520** conducenti di veicoli a motore a due ruote sono **morti** in incidenti stradali. Inoltre, il numero di **feriti gravi** è stimato da **5,5 a 13 volte** il numero dei decessi (30 000 – 72 000 conducenti). Il numero di **feriti lievi**, che è ancora più difficile da stimare, potrebbe essere da **12 a 28 volte** il numero dei decessi (66 000 – 155 000 conducenti) nel UE-27.

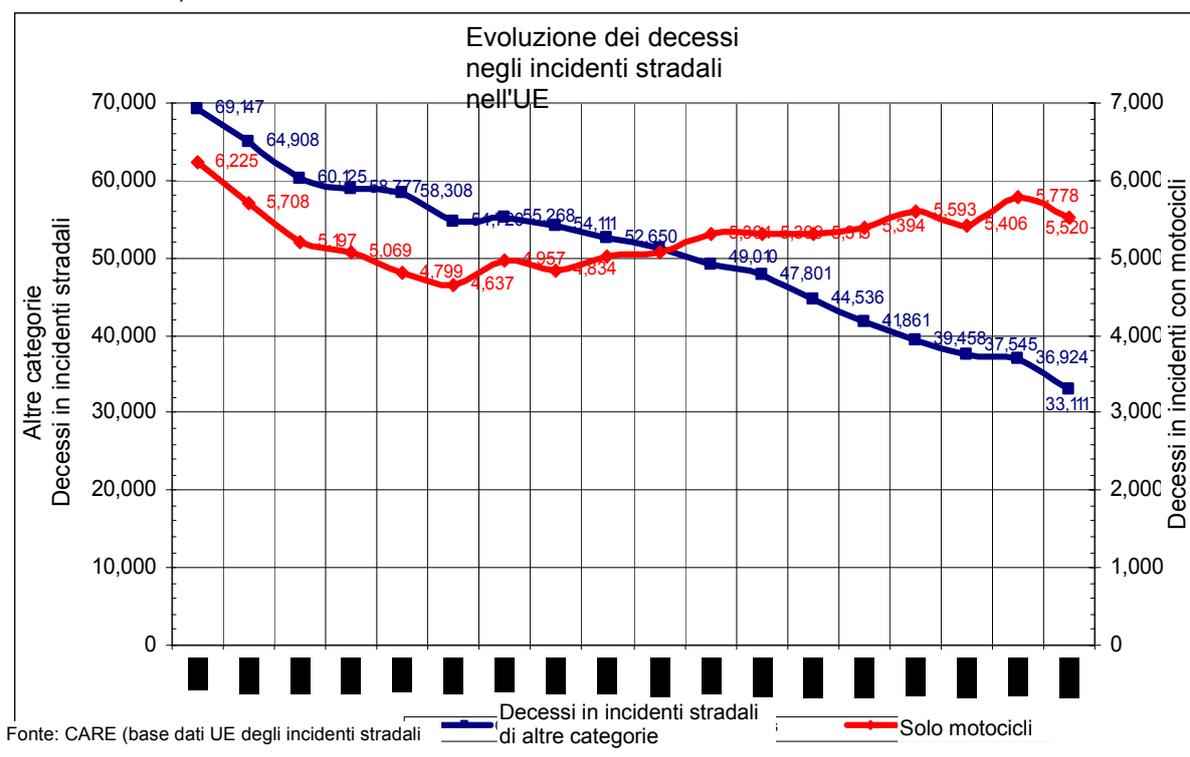


Figura 1: Evoluzione nel tempo del numero di incidenti stradali mortali per i conducenti di motocicli nell'UE

La manomissione può migliorare le prestazioni di guida e del motore a spese delle emissioni inquinanti e del consumo di carburante. Inoltre, prestazioni più alte del motore aumentano (illegalmente) la velocità massima del veicolo, a scapito degli altri componenti non adatti a queste velocità, ad esempio i freni. Il veicolo può quindi diventare pericoloso sia per il conducente che per l'ambiente. Per questo motivo nell'attuale direttiva quadro sono incluse misure contro la manomissione per i ciclomotori e per i motocicli di bassa cilindrata. Tuttavia, a causa del passaggio da un controllo meccanico a uno elettronico del motore e il crescente uso di altri sistemi di propulsione (elettrici o ibridi), le attuali misure potrebbero rivelarsi inefficaci o perfino obsolete.

I minicar sono definiti come veicoli a quattro ruote con prestazioni e massa ridotte. Il problema con questi veicoli è che i conducenti potrebbero aspettarsi lo stesso livello di sicurezza attiva e passiva delle autovetture. Tuttavia, vista la progettazione, la velocità massima inferiore e le prescrizioni di omologazione meno severe tale aspettativa non può essere soddisfatta. Il livello di sicurezza inferiore dei minicar rispetto alle autovetture costituisce quindi una preoccupazione.

Un'altra preoccupazione per la sicurezza è il fatto che i quad progettati per l'uso fuoristrada sono spesso guidati sulle strade pubbliche. Come suggerito dal loro nome, questi veicoli sono destinati principalmente all'uso fuoristrada. Tuttavia, il loro uso sulle strade pubbliche tra le piste è praticamente inevitabile in Europa. L'uso dei veicoli fuoristrada possono presentare problemi per la sicurezza a causa dell'elevata capacità di accelerazione

e del elevato centro di gravità che può risultare nel rotolamento del veicolo in curva. Per il buon funzionamento su piste fuoristrada questi veicoli non sono dotati di differenziale sull'asse motore, che è una caratteristica di sicurezza basilare per la guida sulle strade pubbliche pavimentate. In diverse città nell'UE il loro uso è vietato per motivi di sicurezza.

I carburanti gassosi, ad esempio GNC, GPL e idrogeno, sono considerati pericolosi dai consumatori nonché un potenziale rischio per la sicurezza, anche se potrebbero offrire significativi vantaggi in termini ambientali. La tecnologia ad idrogeno potrebbe non essere ancora sufficientemente sviluppata per essere montata sui veicoli della categoria L.

1.4. Mancanza di un quadro normativo per le nuove tecnologie

La tecnologia dei veicoli della categoria L si è evoluta rapidamente nell'ultimo decennio. Lo sviluppo della normativa associata è stato molto più lento, con il risultato che taluni veicoli non possono più essere classificati nella corretta categoria L e una serie di misure attuali non è più appropriata. I quad da strada, i quad da fuoristrada e i minicar sono attualmente tutti classificati nella stessa categoria L7e e sono tutti soggetti alle stesse prescrizioni. Tuttavia i quad e i minicar sono talmente diversi in termini di progettazione che ognuno richiede prescrizioni specifiche per garantirne la sicurezza e il rispetto delle norme ambientali. Le biciclette a pedalata assistita (con una potenza inferiore a 250 W e una velocità pari o inferiore a 25 km/h) non rientrano nell'attuale quadro normativo. Inoltre le biciclette più potenti fino a 1 000 W stanno diventando molto comuni nell'UE. Attualmente queste biciclette più potenti (con potenza superiore a 250 W e una velocità superiore a 25 km/h) sono classificate come ciclomotori. Quindi devono conformarsi alle prescrizioni di omologazione dei veicoli con motori a combustione, che non sono appropriate per un veicolo completamente elettrico.

2. SUSSIDIARIETÀ

Prima dell'istituzione dell'omologazione UE per tipo dei veicoli della categoria L, i regolamenti erano stabiliti a livello di Stato membro. Le normative adottate dai diversi Stati membri erano spesso divergenti; quindi i costruttori presenti su diversi mercati erano obbligati a variare la produzione per ogni mercato e a sottoporre i loro veicoli ad omologazione in ogni Stato membro, una procedura lunga e costosa. Di conseguenza le diverse regole nazionali costituivano una barriera al commercio e impedivano il buon funzionamento del mercato interno.

È stato pertanto necessario istituire direttive a livello UE, soprattutto per rispondere ai problemi relativi alla sicurezza e agli effetti negativi sulla salute e sull'ambiente dell'inquinamento atmosferico. Le emissioni a livello urbano possono essere controllate mediante misure individuali prese dagli Stati membri, ma le emissioni globali non si fermano ai confini. È possibile rispondere a questa preoccupazione soltanto con misure armonizzate a livello dell'UE. Questo principio è ancora valido: è necessaria infatti un'iniziativa dell'Unione che eviti la frammentazione del mercato interno e garantisca livelli di tutela elevati ed omogenei in tutta Europa.

Un altro vantaggio della legislazione a livello UE è costituito dal fatto che le prescrizioni armonizzate consentono all'industria di beneficiare di economie di scala: ad esempio, i prodotti possono essere fabbricati per l'intero mercato europeo, invece di dover essere adattati per poter ottenere l'omologazione in ogni singolo Stato membro. I consumatori beneficeranno da prezzi più bassi, che sono costantemente sotto pressione a causa della concorrenza in tutta l'Unione.

3. OBIETTIVI DELL'INIZIATIVA UE

L'iniziativa è **volta a semplificare** l'attuale contesto giuridico, **a ridurre e rendere più proporzionata** la quota di **emissioni** globali provenienti dal trasporto stradale e **a migliorare la sicurezza dei nuovi veicoli** introdotti sul mercato.

L'obiettivo specifico della **semplificazione** è di sviluppare un approccio meno complesso che garantisca una maggiore efficienza, minori perdite di tempo e un adattamento al progresso tecnico meno oneroso e che elimini la duplicazione degli standard internazionali, in modo che uno stesso elemento non sia regolamentato da prescrizioni diverse.

L'obiettivo specifico per le **emissioni** è quello di almeno mantenere costante la quota di emissioni dei veicoli della categoria L rispetto alle emissioni totali dei trasporti stradali oppure, preferibilmente, di ridurla in proporzione all'uso/chilometraggio totale effettivo rispetto ad altre categorie di veicoli stradali. Forse sarà necessario occuparsi anche delle emissioni per evaporazione.

Per quanto riguarda la **sicurezza** si mira a raggiungere le stesse riduzioni significative del tasso di mortalità e del numero di feriti negli incidenti stradali raggiunte per gli altri mezzi di trasporto stradale. Il punto di riferimento sarà la tendenziale diminuzione degli incidenti mortali per le autovetture dal 2000. Inoltre ci si prefigge di massimizzare l'attenuazione degli effetti degli incidenti in modo da prevenire, nella misura del possibile, le

lesioni gravi e lievi e di raggiungere gli obiettivi di sicurezza stradale a medio e lungo termine riducendo il numero di decessi e feriti negli incidenti stradali.

Infine, le prescrizioni a livello UE devono riflettere diversi sviluppi tecnologici in modo da consentire all'industria di omologare un prodotto solo una volta e poi di commercializzare i prodotti certificati non solo nel mercato interno dell'UE ma anche nei paesi che applicano i regolamenti UNECE.

4. SINTESI DELLE OPZIONI VALUTATE E DELLE OPZIONI PRIVILEGIATE

Diverse opzioni sono state analizzate per ognuno degli obiettivi (quelle preferite sono indicate in blu):

<p>Semplificazione della legislazione UE in vigore</p>	<p>1) <i>Nessun cambiamento dell'indirizzo politico</i> 2) <i>Abrogazione delle direttive attuali e sostituzione con un numero minimo di regolamenti</i> 3) <i>Rifusione dell'attuale direttiva quadro 2002/24/CE e delle sue misure di attuazione</i></p>
<p>Misure ambientali: misure nuove o modificate per l'omologazione per tipo di nuovi veicoli</p>	<p>Opzioni per nuovi limiti di emissione: 1) <i>Nessun'azione</i> 2) <i>Nuovi limiti di emissione per i ciclomotori L1e: ciclo di prova R47 con avviamento a freddo e un fattore di ponderazione del 30% per il freddo</i> 3) <i>Proposta dell'industria dei motocicli (breve-medio termine)</i> 4) <i>Nuove misure basate sulla migliore tecnologia disponibile</i> 5) <i>Nuovi limiti di emissione per tutti i veicoli della categoria L equivalenti in termini assoluti alla fase Euro 4 per le autovetture (lungo termine)</i></p> <p>Uso di un World Motorcycle Testing Cycle (WMTC) modificato per tutti i veicoli della categoria L: 1) <i>Nessun cambiamento</i> 2) <i>Uso di un World harmonised Motorcycle Testing Cycle (WMTC) modificato per tutti i veicoli della categoria L</i></p>
<p>Misure ambientali: misure nuove o modificate per l'omologazione per tipo di nuovi veicoli (continuazione)</p>	<p>Prescrizioni di omologazione per la misurazione di CO² e la determinazione del consumo di carburante e la relativa dichiarazione: 1) <i>Nessun cambiamento</i> 2) <i>Introduzione di prescrizioni di omologazione per la misurazione di CO₂ la determinazione del consumo di carburante e la relativa dichiarazione</i></p> <p>Prova e limiti delle emissioni per evaporazione: 1) <i>Nessun cambiamento</i> 2) <i>Sostituzione di tutti i modelli attuali a carburatore con modelli ad iniezione</i> 3) <i>Prova delle emissioni per evaporazione e limite che garantiscano il controllo delle emissioni per evaporazione di tutti i veicoli della categoria L</i></p> <p>Prescrizioni di durata: 1) <i>Nessun cambiamento</i> 2) <i>Deterioramento ridotto al 10% per il ciclo di vita utile ed estrapolazione lineare per i chilometraggi più alti</i> 3) <i>Ciclo di vita utile aumentato del 60%, vale a dire equivalente all'aumento per le autovetture con il passaggio da Euro 3 (80 000 km) a Euro 5 (160 000 km)</i></p>
<p>Misure ambientali: nuove misure per controllare le emissioni dei veicoli in uso</p>	<p>Prove e limiti per la conformità dei veicoli in servizio: 1) <i>Nessun cambiamento</i> 2) <i>Procedura obbligatoria per tutti i motocicli Euro 3</i></p> <p>Sistemi di diagnosi a bordo (OBD) e accesso alle informazioni di riparazione: 1) <i>Nessun cambiamento (nessuna introduzione di sistemi OBD e/o di accesso alle informazioni di riparazione);</i> 2) <i>Uso di sistemi OBD simili a quelli usati nelle autovetture (OBD europeo), incluso il monitoraggio dell'efficienza del catalizzatore e di accensione irregolare. Disposizione per l'accesso alle informazioni per la riparazione e la manutenzione come per le autovetture</i> 3) <i>Uso della migliore tecnologia disponibile: monitoraggio di malfunzionamenti minori (ad es. controllo dell'integrità dei circuiti) (OBD fase 1) per tutti i veicoli della categoria L, senza il monitoraggio dell'efficienza del catalizzatore. Disposizione per l'accesso alle informazioni per la riparazione e la manutenzione come per le autovetture</i></p>

<p>Misure di sicurezza misure per l'omologazione di veicoli nuovi</p>	<p>Montaggio obbligatorio di sistemi di frenaggio avanzati:</p> <p>1) Nessun cambiamento</p> <p>2) Sistemi di antibloccaggio su tutti i veicoli a motore a due ruote</p> <p>3) Sistema di antibloccaggio sui veicoli a motore a due ruote con una cilindrata⁶ superiore a 125 cm³ e sistemi di frenaggio avanzati (combinati con sistemi di frenaggio e/o sistemi di antibloccaggio) sui motocicli con una cilindrata da 50 cm³ a 125 cm³</p> <p>oppure</p> <p>4) Montaggio obbligatorio di sistemi di frenaggio avanzati su motocicli conformi ai criteri di prestazione di cui alla patente di guida A2⁷. Montaggio obbligatorio di sistemi antibloccaggio su tutti gli altri motocicli della categoria L3e</p> <p>5) Autoregolamentazione da parte dell'industria</p> <p>Misure contro la manomissione:</p> <p>1) Nessun cambiamento</p> <p>2) Abrogazione del capo 7 della direttiva 97/24/CE, misure attualmente obsolete</p> <p>3) Nuove misure contro la manomissione</p> <p>Limitazione a 74kW per i motocicli</p> <p>1) Nessun cambiamento</p> <p>2) Opzione di abrogazione data agli Stati membri per limitare la potenza a 74kW</p> <p>3) Limite armonizzato di 74kW</p> <p>4) Uso di un limite alternativo, ad es. rapporto tra potenza e massa</p>
<p>Miglioramento della classificazione dei veicoli della categoria L</p>	<p>Riclassificazione di veicoli come biciclette a pedalata assistita, veicoli a tre ruote (L5e) e a quattro ruote (L6e e L7e):</p> <p>1): 1) Nessun cambiamento</p> <p>2): Escludere i quadricicli e le biciclette elettriche e i veicoli a tre ruote dal regolamento quadro</p> <p>3): Ritornare allo spirito originale della legislazione per minicar</p> <p>4): Migliorare la legislazione aggiungendo nuove prescrizioni per i minicar basate su quelle per le autovetture</p> <p>5): Migliorare le categorie dei veicoli introducendo le sottocategorie specifiche L1e, L5e, L6e e L7e. Aggiungere prescrizioni nuove/modificate per queste sottocategorie</p> <p>Prescrizioni specifiche per i veicoli della categoria L7e</p> <p>1): 1) Nessun cambiamento</p> <p>2): Escludere i quad da fuoristrada dal regolamento quadro e aggiungere nuove prescrizioni di sicurezza e di emissione per i quadricicli da strada (quad da strada e minicar)</p> <p>3): <i>Mantenere l'attuale categoria L7e e aggiungere nuove prescrizioni per la sicurezza per tutti i quadricicli</i></p> <p>4): <i>Creare nuove categorie nella L7e con prescrizioni specifiche per quadricicli da strada e da fuoristrada</i></p> <p>Prescrizioni specifiche per carburanti e sistemi di propulsione alternativi</p> <p>1) Nessun cambiamento (legislazione a livello nazionale)</p> <p>2) Legislazione a livello UE mediante una classificazione più dettagliata dei veicoli e con misure specifiche per veicoli e tecnologie di propulsione diversi</p>

Tabella 1: Sintesi delle opzioni valutate e delle opzioni privilegiate

5. VALUTAZIONE D'IMPATTO E CONCLUSIONI

Le opzioni sono state analizzate in modo da determinare in quale misura contribuirebbero al raggiungimento degli obiettivi. Nei casi in cui erano disponibili dati, è stata eseguita un'analisi qualitativa e quantitativa di tutte le opzioni. In altri casi solo un'analisi qualitativa è stata eseguita per esaminare l'impatto economico, ambientale, sociale e sulla sicurezza di ogni opzione. Nella fase finale i vantaggi e gli svantaggi delle diverse opzioni sono stati messi a confronto in termini di efficacia, efficienza e coerenza. I principali impatti delle opzioni privilegiate sono presentate qui di seguito.

5.1. Semplificazione della legislazione UE in vigore

Opzione privilegiata 2: Abrogazione delle direttive attuali e sostituzione con un numero minimo di regolamenti
Impatti previsti: benefici per le autorità di omologazione nazionali, quali: **1)** in seguito all'investimento iniziale,

⁶ La cifra di 125 cm³ riguarda i limiti di cui alla direttiva 2006/126/CE (rifusione della direttiva sulla patente di guida) per la classe A1: motocicli di cilindrata massima di 125 cm³, di potenza massima di 11 kW e con un rapporto potenza/peso non superiore a 0,1 kW/kg;

⁷ Limiti di cui alla direttiva 2006/126/CE (rifusione della direttiva riguardante la patente di guida) della classe A2: 1) motocicli di potenza non superiore a 35 kW con 2) un rapporto potenza/peso non superiore a 0,2 kW/kg e 3) che non siano derivati da una versione che sviluppa oltre il doppio della potenza massima.

riduzione dei costi annuali del sistema regolamentare, **2)** nessuna trasposizione e riduzione dei costi di traduzione. Dal 2009 al 2020 il beneficio per le autorità nazionali è stimato a 1,12 milioni di euro. Benefici per l'industria, incluse le PMI, e i consumatori: **3)** standardizzazione della progettazione di componenti e di veicoli, con economie di scala per l'industria e prezzi più bassi per i consumatori. Non è stato possibile quantificare i benefici monetari per l'industria e per i consumatori.

5.2. Misure ambientali: misure nuove o modificate per l'omologazione per tipo di nuovi veicoli

5.2.1. Opzioni per nuovi limiti di emissione

Opzione privilegiata 3: la proposta dell'industria dei motocicli per il breve-medio termine (2014 – 2017) e l'opzione 5 (con limiti di emissione Euro 5 per le autovetture) per il lungo termine. **Impatti previsti: 1)** emissioni ridotte per i nuovi veicoli dal 2009 al 2020: CO (-16%), HC (-15%), PM (-37%), e NOx (-27%); **2)** migliore stima del costo totale per l'industria nel periodo 2009 – 2020: 7,6 milioni di euro.

5.2.2. Ciclo di prova in laboratorio delle emissioni

Opzione privilegiata 2: uso di un World Motorcycle Testing Cycle (WMTC) modificato per tutti i veicoli della categoria L. **Impatti previsti: 1)** economie di scala per i costruttori che commercializzano a livello globale veicoli della categoria L, possibile riduzione dei costi da passare ai consumatori con conseguente riduzione dei prezzi dei veicoli; **2)** migliore simulazione di condizioni di guida reali; **3)** maggiore trasparenza per i consumatori, consentendo loro di confrontare diversi tipi di veicolo in termini di consumo di carburante e emissioni di CO₂ e di inquinanti (HC, CO e NOx).

5.2.3. Omologazione per le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante, etichettatura dei veicoli

Opzione privilegiata 2: Prescrizioni per l'omologazione per determinare e dichiarare le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante

Impatti previsti: 1) informazioni più obiettive per i consumatori sulle effettive emissioni di CO₂ e sul consumo di carburante per prendere decisioni sull'acquisto di veicoli più efficienti in termini di consumi; **2)** trasparenza delle prestazioni del veicolo in termini di consumi di carburante nella categoria L (da L1e a L7e), fornendo anche una base di confronto con altri modi di trasporto; **3)** aumento marginale dei costi previsti, a seconda della concorrenza nel mercato, l'industria potrebbe scegliere di trasferire questo costo ai consumatori o di assorbirlo.

5.2.4. Prova e limiti delle emissioni per evaporazione

Opzione privilegiata 3: prova delle emissioni per evaporazione e limiti per tutti i veicoli della categoria L. **Impatti previsti: 1)** ulteriore diminuzione significativa delle emissioni HC per evaporazione solo dei veicoli a motore a due ruote (cfr. 5.2.1) di circa 2800 t entro il 2020; **2)** la migliore stima dei costi ai costruttori è pari a 513 milioni di euro per i veicoli a motore a due ruote.

5.2.5. Prescrizioni di durata

Opzione privilegiata 2: deterioramento limitato al 10% nel ciclo di vita utile del veicolo (ad es. 12 000 km per i ciclomotori L1e, 50 000 km per i motocicli L3e, ecc) con estrapolazione lineare per i chilometraggi superiori. **Impatti previsti: 1)** riduzioni stimate delle emissioni nell'UE15 entro il 2020: HC: 12 500 t, CO: 75 500 t e NOx: 3 400 t; **2)** migliore qualità del veicolo grazie alla maggiore durata dei componenti importanti per le emissioni, ad es. convertitori catalitici; **3)** i maggiori costi della conformità per i costruttori potrebbe tradursi in maggiori prezzi al consumo, ma non è stato possibile quantificare l'aumento.

5.3. Misure ambientali: nuove misure per controllare le emissioni dei veicoli in uso

5.3.1. Prove e limiti per la conformità dei veicoli in servizio

Opzione privilegiata 1: nessun cambiamento. **Impatto previsto 1)** non è considerato fattibile per motivi pratici.

5.3.2. Sistemi di diagnosi a bordo (OBD) e accesso alle informazioni di riparazione

Opzione privilegiata 3: uso della migliore tecnologia disponibile: monitoraggio di malfunzionamenti minori (ad es. controllo dell'integrità dei circuiti) (OBD fase 1) per tutti i veicoli della categoria L, senza il monitoraggio dell'efficienza del catalizzatore e delle accensioni irregolari; disposizione per l'accesso alle informazioni per la riparazione e la manutenzione come per le autovetture. **Impatti previsti: 1)** riduzione significativa dell'impatto ambientale dovuto a malfunzionamenti; **2)** disponibilità di informazioni standardizzate sui malfunzionamenti per le officine indipendenti, riducendo i costi e il tempo necessari per diagnosticare i malfunzionamenti; **3)** uso di OBD come alternativa ai test gassosi nelle ispezioni tecniche periodiche, se applicati, come per le autovetture; **4)** contenuto investimento supplementare nella tecnologia (hardware e software) per i costruttori, poiché le caratteristiche della fase I OBD sono disponibili in tutta l'industria, anche se non sono ancora standardizzate.

5.4. Misure di sicurezza per l'omologazione per tipo di nuovi veicoli

5.4.1. Montaggio obbligatorio di sistemi di frenaggio avanzati

Opzione privilegiata 3: sistema di antibloccaggio sui veicoli a motore a due ruote con una cilindrata superiore a 125 cm³ e sistemi di frenaggio avanzati (combinati con sistemi di frenaggio e/o sistemi di antibloccaggio) sui motocicli con una cilindrata da 50 cm³ a 125 cm³;

oppure

Opzione privilegiata 4:

montaggio obbligatorio di sistemi di frenaggio avanzati su motocicli conformi ai criteri di prestazione di cui alla patente di guida A2; montaggio obbligatorio di sistemi di antibloccaggio su tutti gli altri motocicli della categoria L3e.

Impatti previsti: **1)** riduzione significativa dei feriti e dei decessi causati dagli incidenti stradali; migliore stima per la riduzione a lungo termine dei decessi (2011 – 2021): **5332**; **2)** migliore stima del costo per l'industria (2011 – 2020): 3,46 miliardi di euro **3)** migliore stima dei benefici per la società grazie al minor numero di decessi: 4,54 miliardi di euro, al minor numero di feriti gravi: 1,4 – 3,3 miliardi di euro e al minor numero di feriti lievi: 184 – 409 milioni di euro; **5)** migliore stima dei costi/benefici per la prevenzione degli incidenti (2011 – 2021): 2,4 – 3,2, migliore stima dei costi/benefici per il minor numero di feriti (2011 – 2021): 2,0 – 2,6

5.4.2. Misure contro la manomissione

Opzione privilegiata 3: nuove misure contro la manomissione. **Impatti previsti:** **1)** prevenzione degli effetti negativi della manomissione quali aumento del rumore, del consumo di carburante e delle emissioni di inquinanti e di CO₂; **2)** possibili effetti economici negativi a breve termine per alcuni fornitori post-mercato, che forniscono apparecchiature e servizi per modifiche particolari dell'attuale tecnologia dei veicoli che si ripercuotono negativamente sulla sicurezza e sull'ambiente.

5.4.3. Limitazione a 74kW per i motocicli

Opzione privilegiata 2: abrogazione dell'opzione data agli Stati membri per limitare la potenza a 74kW. **Impatti previsti:** **1)** non si prevede una riduzione significativa della sicurezza in generale; **2)** riduzione degli oneri sui costruttori di veicoli.

5.5. Miglioramento della classificazione dei veicoli della categoria L

5.5.1. Riclassificazione di alcuni tipi di veicolo come le biciclette elettriche e i quadricicli

Opzione privilegiata 5: introduzione di sottocategorie specifiche. Aggiungere prescrizioni nuove/modificate per queste sottocategorie **Impatti previsti:** **1)** possibile costo a tantum supplementare per i costruttori per conformarsi alle nuove prescrizioni; **2)** migliore coerenza del sistema di regolamentazione; **3)** miglioramenti in termini di sicurezza, rumore, emissioni di CO₂ e di inquinanti, nonché di consumo di carburante.

5.5.2. Prescrizioni specifiche per i veicoli della categoria L7e (quadricicli)

Opzione privilegiata 2: creare una nuova sottocategoria per i quad da strada e una per i minicar. **Impatti previsti:** **1)** possibile costo supplementare a carico dei costruttori per la messa in conformità alle nuove prescrizioni, ad es. per i quad da strada, **2)** migliore coerenza del sistema regolamentare; **3)** miglioramento in termini di sicurezza, rumore, emissioni di inquinanti e CO₂, consumo di carburante per i quad da strada e per i minicar; **4)** ai fuoristrada sarà applicata la direttiva sui macchinari per quanto riguarda le misure di sicurezza e la direttiva sulle macchine mobili non stradali per quanto riguarda le misure ambientali.

L'opzione 4, inizialmente privilegiata, (che prevedeva la seguente suddivisione della categoria L7e: L7A: quad da strada; L7B: quad o veicoli da fuoristrada e L7C: minicar) purtroppo è stata abbandonata perché il nuovo regolamento si applica solo ai veicoli stradali o quelli immatricolati per l'uso sulle strade pubbliche e non è possibile distinguere tra quad da fuoristrada e da strada in modo sufficientemente preciso in base a criteri di progettazione che possono essere modificati difficilmente o con costi elevati.

5.5.3. Prescrizioni specifiche per i carburanti gassosi alternativi e i sistemi di propulsione alternativi (elettrici, ibridi)

Opzione privilegiata 2: legislazione a livello UE mediante una classificazione più dettagliata dei veicoli e con misure specifiche per veicoli e tecnologie di propulsione diversi. **Impatti previsti:** **1)** carburanti gassosi in generale: benefici ambientali, ad esempio emissioni inferiori di particolato, idrocarburi non metanici e CO, livelli di emissione di NOx simili; **2)** legislazione semplificata mediante misure più chiare e appropriate e la soppressione di prescrizioni obsolete o di duplicazioni; **3)** possibilità di includere norme internazionali (CEN/UNECE). Al momento dell'analisi (2009) la tecnologia ad idrogeno non è stata considerata sufficientemente matura per essere applicata ai veicoli a motore a due ruote.

6. CONTROLLO E VALUTAZIONE

6.1. Semplificazione della legislazione UE in vigore

Per verificare se la normativa UE è stata semplificata gli Stati membri devono valutare gli elementi seguenti: i parametri dei costi essenziali alla base dell'analisi; il numero di modifiche necessarie all'anno alle direttive in questione; i costi sostenuti dagli Stati membri per il funzionamento dell'attuale sistema; il numero di omologazioni all'anno; il tempo necessario per applicare le modifiche delle normative, dei progetti dei veicoli e della standardizzazione; il numero di riunioni dei gruppi di standardizzazione tecnica; i costi di viaggio e il numero di partecipanti. I contributi dell'industria e di altri interessati devono essere inclusi in questa valutazione.

6.2. Misure ambientali per l'omologazione per tipo

Tre anni dopo la prima applicazione il nuovo quadro normativo deve essere rivisto dalla Commissione per determinare se le ipotesi formulate e i dati ottenuti dalla modellizzazione delle emissioni corrispondono alla realtà. Inoltre occorre analizzare se l'ulteriore promozione dei veicoli elettrici possa consentire una riduzione delle emissioni sproporzionatamente alte dei veicoli della categoria L dotati di motore a combustione. Occorre anche valutare la necessità di mantenere le disposizioni sulle emissioni fuori ciclo dopo il 2020 per i veicoli dotati di questi motori. L'opzione privilegiata 5 per il lungo termine deve essere confermata da uno studio sull'impatto ambientale. Saranno necessari il monitoraggio e la valutazione da parte degli Stati membri dopo o durante il periodo di applicazione dell'opzione 3.

6.3. Misure di sicurezza per l'omologazione per tipo di nuovi veicoli

Per monitorare l'effetto di eventuali modifiche alla legislazione occorre controllare il numero incidenti stradali che includono motocicli, preferibilmente tenendo conto della cilindrata dei veicoli, degli apparecchiature montate e della categoria della patente di guida del conducente. La qualità della presente valutazione d'impatto è stata influenzata dalla mancanza di dati affidabili sugli incidenti non mortali che ha comportato la formulazione di ipotesi generali. La disponibilità di dati affidabili in questo campo consentirebbe di verificare queste ipotesi e di valutare in modo più preciso l'effetto delle modifiche proposte. Solo informazioni minime erano disponibili sul costo e sull'efficacia dei sistemi di frenaggio combinati. I dati da ricerche simili a quelle sui sistemi di antibloccaggio aumenterebbe l'affidabilità della stima riguardante l'impatto sociale della prevenzione di incidenti.

6.4. Miglioramento della classificazione dei veicoli della categoria L

Rimangono incertezze significative riguardanti gli elementi di costo importanti nel processo di omologazione e l'impatto ambientale e sulla sicurezza delle opzioni proposte. Tali elementi devono essere monitorati e la Commissione e gli Stati membri devono raccogliere ulteriori dati per migliorare la valutazione degli impatti. Sono necessari dati più dettagliati sugli incidenti per fornire informazioni sulla sicurezza dei quadricicli e per consentire la valutazione dell'impatto di eventuali misure. Una classificazione più specifica dei veicoli delle categorie L1e, L6e e L7e consentirebbe un monitoraggio più efficace dell'impatto sulla sicurezza di eventuali misure future.