

DIRETTIVA 2002/51/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**del 19 luglio 2002****sulla riduzione del livello delle emissioni inquinanti dei veicoli a motore a due o a tre ruote e che modifica la direttiva 97/24/CE****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 95,

vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽²⁾,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽³⁾, visto il progetto comune approvato dal comitato di conciliazione il 1° maggio 2002,

considerando quanto segue:

- (1) Il quinto programma d'azione della Comunità europea in materia di tutela dell'ambiente, la cui impostazione generale è stata approvata dal Consiglio nella risoluzione del Consiglio e dei rappresentanti dei governi degli Stati membri riuniti in sede di Consiglio del 1° febbraio 1993 ⁽⁴⁾, prevede che vengano compiuti ulteriori sforzi per ridurre significativamente il livello attuale delle emissioni inquinanti dei veicoli a motore.
- (2) La direttiva 97/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1997, relativa a taluni elementi e caratteristiche dei veicoli a motore a due o a tre ruote ⁽⁵⁾, è una delle direttive particolari previste dal procedimento di omologazione istituito dalla direttiva 92/61/CEE del Consiglio, del 30 giugno 1992, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote ⁽⁶⁾.
- (3) Ai sensi dell'articolo 5 della direttiva 97/24/CE, la Commissione deve sottoporre al Parlamento europeo e al Consiglio, entro ventiquattro mesi dalla data di adozione della direttiva, una proposta, elaborata sulla base di ricerche e di una valutazione dei costi e dei benefici generati dall'applicazione di valori limite più restrittivi, che stabilisca un'ulteriore tappa nel corso della quale saranno adottati provvedimenti intesi a rendere più rigorosi i valori limite degli inquinanti prodotti dai veicoli in questione. Detta iniziativa è limitata ai motocicli in quanto la direttiva 97/24/CE prevede per i ciclomotori valori limite più rigorosi, che entreranno in vigore il 17 giugno 2002.

⁽¹⁾ GU C 337 E del 28.11.2000, pag. 140 e

GU C 240 E del 28.8.2001, pag. 146.

⁽²⁾ GU C 123 del 25.4.2001, pag. 22.

⁽³⁾ Parere del Parlamento europeo del 14 febbraio 2001 (GU C 276 dell'1.10.2001, pag. 135), posizione comune del Consiglio del 13 luglio 2001 (GU C 301 del 26.10.2001, pag. 43) e decisione del Parlamento europeo del 12 dicembre 2001. Decisione del Parlamento europeo del 30 maggio 2002 e decisione del Consiglio dell'11 giugno 2002.

⁽⁴⁾ GU C 138 del 17.5.1993, pag. 1.

⁽⁵⁾ GU L 226 del 18.8.1997, pag. 1.

⁽⁶⁾ GU L 225 del 10.8.1992, pag. 72. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2000/7/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 106 del 3.5.2000, pag. 1).

- (4) In seguito alla valutazione della fattibilità tecnica e del rapporto costi/efficacia, è stata individuata un'unica serie di limiti per la prova di tipo I, da applicare a partire dal 2003 a tutti i motocicli, corrispondenti ad una riduzione del 60 % degli idrocarburi e del monossido di carbonio per i motocicli con motore a quattro tempi, e del 70 % degli idrocarburi e del 30 % del monossido di carbonio per i motocicli con motore a due tempi. Per i motocicli con motore a quattro tempi, un'ulteriore riduzione degli ossidi di azoto non è stata ritenuta fattibile con le tecnologie previste. Per i motocicli con motore a due tempi, l'applicazione della tecnologia avanzata ad iniezione diretta, che offre il maggior potenziale di riduzione del monossido di carbonio e degli idrocarburi, comporterà inevitabilmente un leggero aumento del limite di ossidi di azoto rispetto al valore attuale, allineandolo con quello dei motocicli con motore a quattro tempi. Sulla base dell'inventario delle emissioni, la percentuale di ossidi di azoto emessi dai motocicli sul totale delle emissioni prodotte dai trasporti stradali è marginale, per cui questa soluzione deve essere considerata accettabile.

- (5) Alla luce delle particolari caratteristiche e dell'uso di talune categorie di veicoli noti come motocicli enduro e trial e visto il loro contributo molto basso alle emissioni globali, dovuto allo scarso numero di tali veicoli venduti ogni anno in Europa, si considera accettabile, in relazione all'entrata in vigore dei nuovi limiti nel 2003, la concessione di un'esenzione temporanea per consentire ai produttori di definire la tecnologia appropriata.

- (6) L'ispezione e la manutenzione sono considerate essenziali per garantire che le emissioni prodotte dai veicoli nuovi in circolazione non superino livelli accettabili. A questo riguardo, e conformemente alle disposizioni relative alle autovetture, i requisiti della prova di tipo II e, in particolare, il limite del tenore di monossido di carbonio di 4,5 % per volume, dovrebbero essere sostituiti da requisiti che prevedano la misurazione e la registrazione dei dati necessari ai fini del controllo tecnico.

- (7) I tricicli e i quadricicli sono dotati di motore ad accensione comandata oppure ad accensione spontanea (diesel) e, come nel caso delle emissioni delle autovetture, per ogni categoria sono necessari valori limite differenti. A tale riguardo occorrerà affrontare in futuro la questione delle emissioni di particolato.

- (8) Le caratteristiche dei carburanti di riferimento utilizzati nelle prove sulle emissioni dovrebbero essere uniformate con quelle delle autovetture, in modo da seguire l'evoluzione delle specifiche sul mercato dei carburanti ai sensi della legislazione comunitaria sulla qualità della benzina e del combustibile diesel.
- (9) Gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati ad accelerare, mediante incentivi fiscali, l'immissione sul mercato di veicoli che soddisfino i requisiti adottati a livello comunitario e a promuovere tecnologie avanzate più ecologiche sulla base di valori di emissione vincolanti. Tali incentivi dovrebbero soddisfare determinate condizioni intese ad evitare distorsioni del mercato interno. La presente direttiva fa salvo il diritto degli Stati membri di includere le emissioni di inquinanti e di altre sostanze nella base di calcolo delle tasse di circolazione dei veicoli a motore a due o tre ruote.
- (10) Conformemente al trattato gli Stati membri possono in particolare prevedere incentivi fiscali o finanziari per la trasformazione di veicoli a motore a due o a tre ruote più vecchi, se in tal modo sono rispettati i valori limite contenuti nella presente direttiva o nella versione precedente della direttiva 97/24/CE.
- (11) È opportuno introdurre un nuovo ciclo di prove di omologazione che consenta una valutazione più rappresentativa dei livelli di emissione in condizioni di prova più simili a quelle incontrate dai veicoli in circolazione e che tenga conto dei diversi stili di guida dei motocicli di piccole e grandi dimensioni. Altri lavori sono in corso per sostenere scientificamente l'introduzione di un nuovo ciclo di prova.
- (12) È necessario fissare, a partire dal 2006, una fase successiva di valori limite vincolanti comprendente ulteriori diminuzioni significative rispetto ai valori limite del 2003.
- (13) Per garantire il rispetto dei valori limite di emissione, è opportuno introdurre, a decorrere dal 1° gennaio 2006, un controllo della conformità dei veicoli a motore a due o a tre ruote in circolazione (controllo sul terreno). È opportuno introdurre requisiti specifici riguardo alla funzionalità dei dispositivi di riduzione delle emissioni durante il normale ciclo di vita dei veicoli a motore a due o a tre ruote, a decorrere dal 1° gennaio 2006 fino ad una percorrenza di 30 000 km.
- (14) Occorrerebbe altresì garantire che le condizioni di guida dei veicoli a motore a due o a tre ruote in circolazione corrispondano alle regolazioni previste per il ciclo di prova e che non vengano utilizzati dispositivi di disattivazione o altri meccanismi di neutralizzazione (by-pass).
- (15) Il costante aumento della percentuale di emissioni di CO₂ dei veicoli a motore a due o a tre ruote rispetto al totale delle emissioni del settore dei trasporti rende indispensabile rilevare quanto prima possibile le emissioni di CO₂ e/o il consumo di carburante dei veicoli a motore a due o a tre ruote e tenerne conto nella strategia comunitaria di riduzione delle emissioni di CO₂ dovute ai trasporti su strada.
- (16) Tenuto conto del mercato globale dei motocicli e di problemi analoghi connessi con la qualità dell'aria su scala mondiale, è utile adoperarsi per l'introduzione di un ciclo di prova armonizzato. Si prende atto del fatto che la Commissione proseguirà i tentativi di messa a punto di tale ciclo di prova armonizzato con tutte le altre parti che operano in altri mercati e li porterà a termine quanto prima. Il ciclo di prova su scala mondiale delle emissioni dei motocicli elaborato attualmente a Ginevra dal gruppo 29 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite costituisce una buona base. È opportuno che tale nuovo ciclo di prova su scala mondiale sia introdotto quale procedura alternativa di omologazione per la seconda fase che decorrerà dal 2006. Il nuovo ciclo di prova, una volta ottenuto un ampio riconoscimento, potrebbe diventare la base normale per l'omologazione anche in tutte le successive fasi di riduzione.
- (17) L'obiettivo dell'azione proposta, vale a dire la riduzione del livello di emissioni inquinanti dei veicoli a motore a due o a tre ruote, non può essere sufficientemente realizzato dagli Stati membri e può dunque, a motivo delle dimensioni o degli effetti dell'azione in questione, essere realizzato meglio a livello comunitario. La Comunità può adottare misure in osservanza del principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato. Nel rispetto del principio di proporzionalità di cui a detto articolo, la presente direttiva non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento di tali obiettivi.
- (18) La direttiva 97/24/CE dovrebbe essere modificata di conseguenza,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La presente direttiva mira alla riduzione del livello delle emissioni inquinanti dei veicoli a motore a due o a tre ruote abbassando i valori limite di tali emissioni.

Articolo 2

1. A decorrere dal 1° aprile 2003, gli Stati membri non possono:

- rifiutare l'omologazione CE per tipo di veicolo, a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 92/61/CEE, o
- rifiutare l'immatricolazione o vietare la vendita o l'immissione in circolazione di un veicolo

per motivi riguardanti i provvedimenti da adottare contro l'inquinamento atmosferico, se detti provvedimenti sono conformi alle prescrizioni della direttiva 97/24/CE.

2. A decorrere dal 1° aprile 2003, gli Stati membri rifiutano l'omologazione CE a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 92/61/CEE per ogni tipo di veicolo per motivi riguardanti i provvedimenti da adottare contro l'inquinamento atmosferico, se non sono conformi alle disposizioni della direttiva 97/24/CE.

Per la prova di tipo I, sono utilizzati i valori limite fissati nella casella A della tabella di cui al capitolo 5, allegato II, punto 2.2.1.1.5, della direttiva 97/24/CE.

3. A decorrere dal 1° luglio 2004, gli Stati membri:

- a) cessano di considerare validi i certificati di conformità che accompagnano i veicoli nuovi a norma della direttiva 92/61/CEE, e
- b) rifiutano l'immatricolazione e vietano la vendita o l'immissione in circolazione di veicoli nuovi che non siano accompagnati dal certificato di conformità ai sensi della direttiva 92/61/CEE

per motivi riguardanti i provvedimenti da adottare contro l'inquinamento atmosferico, se i veicoli non sono conformi alle disposizioni della direttiva 97/24/CE.

Per la prova di tipo I relativa ai ciclomotori sono utilizzati i valori limite indicati nella seconda casella della tabella di cui al capitolo 5, allegato I, punto 2.2.1.1.3, della direttiva 97/24/CE.

Per la prova di tipo I relativa ai motocicli e ai tricicli sono utilizzati i valori limite fissati nella casella A della tabella di cui al capitolo 5, allegato II, punto 2.2.1.1.5, della direttiva 97/24/CE.

4. Per quanto riguarda i motocicli a due ruote di tipo trial e enduro, ai sensi della direttiva 92/61/CEE, la data di cui al paragrafo 2 è fissata al 1° gennaio 2004 e la data di cui al paragrafo 3 è fissata al 1° luglio 2005.

Si considerano motocicli trial i veicoli che presentano le seguenti caratteristiche:

- a) altezza massima della sella: 700 mm;
- b) luce da terra minima: 280 mm;
- c) capacità massima del serbatoio: 4 l;
- d) rapporto di trasmissione minimo nella marcia più alta (rapporto primario × rapporto di marcia × rapporto finale di trasmissione) di 7,5.

Si considerano motocicli enduro i veicoli che presentano le seguenti caratteristiche:

- a) altezza minima della sella: 900 mm;
- b) luce da terra minima: 310 mm;
- c) rapporto di trasmissione minimo nella marcia più alta (rapporto primario × rapporto di marcia × rapporto finale di trasmissione): 6,0.

Articolo 3

1. A decorrere dal 1° gennaio 2006 gli Stati membri rifiutano l'omologazione CE, a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 92/61/CEE, per motivi riguardanti i provvedimenti da adottare contro l'inquinamento atmosferico, per ogni nuovo tipo di veicolo che non sia conforme alle disposizioni della direttiva 97/24/CE.

Per la prova di tipo I sono utilizzati i valori limite indicati nella casella B della tabella di cui al capitolo 5, allegato II, punto 2.2.1.1.5, della direttiva 97/24/CE.

2. A decorrere dal 1° gennaio 2007, gli Stati membri:

- a) cessano di considerare validi i certificati di conformità che accompagnano i veicoli nuovi a norma della direttiva 92/61/CEE; e
- b) rifiutano l'immatricolazione e vietano la vendita o l'immissione in circolazione di veicoli nuovi che non siano accompagnati dal certificato di conformità ai sensi della direttiva 92/61/CEE

per motivi riguardanti i provvedimenti da adottare contro l'inquinamento atmosferico, se tali veicoli non sono conformi alle disposizioni della direttiva 97/24/CE.

Per la prova di tipo I sono utilizzati i valori limite indicati nella casella B della tabella di cui al capitolo 5, allegato II, punto 2.2.1.1.5, della direttiva 97/24/CE.

Per i tipi di veicoli dei quali nell'Unione europea non vengono venduti più di 5 000 esemplari all'anno la data è fissata al 1° gennaio 2008.

Articolo 4

1. Gli Stati membri possono prevedere incentivi fiscali soltanto per i veicoli a motore conformi alla direttiva 97/24/CE. Tali incentivi devono soddisfare una delle condizioni seguenti:

- a) devono riguardare tutti i veicoli nuovi messi in vendita sul mercato di uno Stato membro previamente conformi ai valori limite obbligatori fissati nella casella A della tabella di cui al capitolo 5, allegato II, punto 2.2.1.1.5, della direttiva 97/24/CE e devono cessare a decorrere dall'applicazione cogente dei valori limite di emissione di cui all'articolo 2, paragrafo 3 per i veicoli nuovi; o
- b) devono essere applicati a tutti i veicoli nuovi messi in vendita sul mercato di uno Stato membro, che sono anticipatamente conformi ai valori limite vincolanti fissati nella casella B della tabella di cui al capitolo 5, allegato II, punto 2.2.1.1.5, della direttiva 97/24/CE. Essi vengono a cessare quando saranno applicati in modo vincolante i valori limite stabiliti per i nuovi veicoli nell'articolo 3, paragrafo 2, della presente direttiva.

2. Per ogni tipo di veicolo di cui al paragrafo 1 gli incentivi fiscali devono essere inferiori al costo supplementare della produzione e dell'installazione sul veicolo delle soluzioni tecniche introdotte per garantire il rispetto dei valori limite fissati nella casella A o nella casella B della tabella di cui al capitolo 5, allegato II, punto 2.2.1.1.5, della direttiva 97/24/CE.

3. La Commissione viene informata tempestivamente dei progetti intesi ad istituire o a modificare gli incentivi fiscali di cui al paragrafo 1 in modo da poter formulare le proprie osservazioni.

Articolo 5

I certificati di omologazione devono confermare anche la funzionalità dei dispositivi antinquinamento per tutto il normale ciclo di vita dei veicoli a due o a tre ruote a decorrere dal 1° gennaio 2006 per i nuovi tipi di veicoli e dal 1° gennaio 2007 per tutti i tipi di veicoli fino ad una percorrenza di 30 000 km. A tal fine la Commissione deve presentare al Parlamento europeo e al Consiglio una proposta di regolamentazione integrativa che definisce il «normale ciclo di vita» entro il 31 dicembre 2002. Nella sua analisi costi-benefici la Commissione presta particolare attenzione agli effetti delle sue proposte sulle piccole e medie imprese.

Articolo 6

1. A decorrere dal 1° gennaio 2006 per i nuovi tipi di veicoli a motore a due o a tre ruote, e a decorrere dal 1° gennaio 2007 per tutti i tipi di veicoli, i certificati di omologazione sono condizionati anche alla conferma della funzionalità dei dispositivi antinquinamento per tutto il normale ciclo di vita del veicolo in normali condizioni di esercizio (conformità dei veicoli in circolazione sottoposti a corretta manutenzione e correttamente utilizzati).

2. A tal fine la Commissione deve presentare al Parlamento europeo e al Consiglio una proposta di regolamentazione integrativa che definisce il «normale ciclo di vita». Essa prevede in particolare, se del caso:

- i criteri per l'esecuzione dei controlli,
- i criteri per la scelta dei veicoli da controllare,
- i criteri per lo svolgimento delle prove,
- le regole per l'eliminazione di eventuali difetti,
- la gratuità per il proprietario/detentore del veicolo.

Nella sua analisi costi-benefici la Commissione presta particolare attenzione agli effetti delle sue proposte sulle piccole e medie imprese.

Articolo 7

1. A decorrere dal 1° gennaio 2006 gli Stati membri non possono più rilasciare l'omologazione CE e rifiutano l'omologazione di portata nazionale per i veicoli a due o a tre ruote se le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante non sono stati rilevati conformemente alle disposizioni pertinenti.

2. A decorrere dal 1° gennaio 2007, gli Stati membri:

- cessano di considerare validi i certificati di conformità che accompagnano i nuovi veicoli a motore a due ruote con una cilindrata superiore a 150 cc a norma della direttiva 92/61/CEE, e
- rifiutano l'immatricolazione e vietano la vendita o l'immissione in circolazione di veicoli nuovi che non siano accompagnati dal certificato di conformità ai sensi della direttiva 92/61/CEE

se i valori relativi alle emissioni e al consumo dei medesimi non sono stati rilevati conformemente alle disposizioni pertinenti.

Articolo 8

1. La Commissione esamina la possibilità di emanare norme più severe sulle emissioni dei veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva, tenendo conto di quanto segue:

- a) lo sviluppo tecnico nel campo delle tecnologie di controllo delle emissioni e la fattibilità tecnica ed economica della loro applicazione ai motocicli e la loro applicazione ai diversi mercati ai quali questi veicoli si rivolgono;
- b) i progressi ottenuti nella messa a punto di un ciclo di prova più rappresentativo per i motocicli, che corregga le limitazioni dell'attuale ciclo di prova, come la partenza a freddo e la dinamica della guida a velocità elevata;
- c) l'opportunità di armonizzare a livello mondiale il ciclo di prova;
- d) la correlazione tra i valori limite del ciclo attuale di prova e quelli del nuovo;
- e) gli ulteriori lavori sulle emissioni di particolato e la questione delle emissioni di particolato dei motori ad accensione spontanea e di quelli ad accensione comandata;
- f) i lavori in corso sulla durata e conformità dei veicoli in servizio;
- g) gli ulteriori lavori in corso sull'avviamento a freddo, sui sistemi di diagnosi a bordo (OBD) e sulle emissioni per evaporazione;
- h) i lavori in corso sulla sostituzione dei convertitori catalitici;
- i) l'impatto economico sulla produzione di piccole serie e sui piccoli produttori.

La Commissione elaborerà inoltre il metodo per misurare le emissioni specifiche di CO₂ dei veicoli a motore a due o a tre ruote.

2. Entro il 31 dicembre 2002 la Commissione presenta al Comitato per l'adeguamento al progresso tecnico una proposta che stabilisce un metodo di prova per misurare le emissioni di particolato conformemente ai risultati degli studi previsti dal paragrafo 1, lettera e), da applicare alle nuove omologazioni per tipo dal 1° gennaio 2004.

3. Entro il 31 dicembre 2002 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una proposta intesa a stabilire:

- a) valori limite vincolanti per le emissioni nella prova di tipo I relativamente ai veicoli a tre o a quattro ruote per la seconda fase vincolante a decorrere dal 2006 e valori limite obbligatori per le emissioni di particolato conformemente ai risultati degli studi previsti dal paragrafo 1, lettera e);

- b) l'obbligo di misurare le emissioni specifiche di CO₂ in sede di omologazione a norma dell'articolo 7. La Commissione presenta inoltre appropriate proposte per l'integrazione dei veicoli a due o a tre ruote nella strategia comunitaria di riduzione delle emissioni di CO₂ dovute al traffico (accordo sulla riduzione delle emissioni medie di CO₂, marcatura, incentivi fiscali);
- c) prescrizioni in materia di durata a decorrere dal 1° gennaio 2006, a norma dell'articolo 5;
- d) prescrizioni relative a un controllo della conformità di veicoli a motore in circolazione (controllo sul terreno) nella procedura di omologazione per veicoli a motore a due o a tre ruote a decorrere dal 1° gennaio 2006 a norma dell'articolo 6;
- e) una nuova serie di valori limite (fase III) per i ciclomotori, comprese le emissioni di particolato conformemente ai risultati degli studi previsti dal paragrafo 1, lettera e), da applicare dal 2006. Le disposizioni sulle prescrizioni in materia di durata e l'obbligo di misurare le emissioni specifiche di CO₂ per l'omologazione, si applicheranno anche ai ciclomotori.
4. La Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio proposte relative all'ispezione e manutenzione, all'OBD e al controllo delle emissioni per evaporazione. La Commissione inoltre garantisce che vengano immesse sul mercato esclusivamente parti di ricambio e di ammodernamento per i dispositivi di scarico, conformi ai requisiti della direttiva 97/24/CE e della presente direttiva. La concessione dell'omologazione deve poter essere sufficientemente controllata e i dati relativi alle omologazioni concesse devono poter essere consultati e verificati in modo rapido, efficiente e trasparente attraverso un sistema di dati europeo.
5. Quanto prima possibile e al più tardi dopo la messa a punto tecnica del ciclo di prova su scala mondiale, la Commissione presenta una proposta per la sua introduzione e una nuova serie di valori limite, comprese le emissioni di particolato dai motori ad accensione spontanea e da quelli ad accensione comandata a due tempi. Questi valori devono essere fissati in relazione alla seconda fase vincolante che decorrerà dal 2006 della presente direttiva (casella B della tabella di cui al capitolo 5, allegato II, punto 2.2.1.1.5, della direttiva 97/24/CE) per garantire il medesimo livello di emissioni. Il ciclo di prova

dev'essere introdotto con questi nuovi valori limite (casella C da inserire nella tabella di cui al capitolo 5, allegato II, punto 2.2.1.1.5, della direttiva 97/24/CE) quale procedura alternativa di omologazione, a scelta del produttore, per la seconda fase vincolante che decorrerà dal 2006. In funzione dell'adozione del nuovo ciclo di prova su scala mondiale in altre regioni, esso diventerà l'unica procedura regolare di omologazione. Per le ulteriori fasi di riduzione dei gas di scappamento dopo il 2006 il nuovo ciclo di prova con i pertinenti valori limite costituirà l'unica procedura valida di omologazione.

Articolo 9

Il capitolo 5 della direttiva 97/24/CE è modificato secondo il testo di cui all'allegato.

Articolo 10

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 1° aprile 2003. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale.

Articolo 11

La presente direttiva entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Articolo 12

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 19 luglio 2002.

Per il Parlamento europeo

Il Presidente

P. COX

Per il Consiglio

Il Presidente

T. PEDERSEN

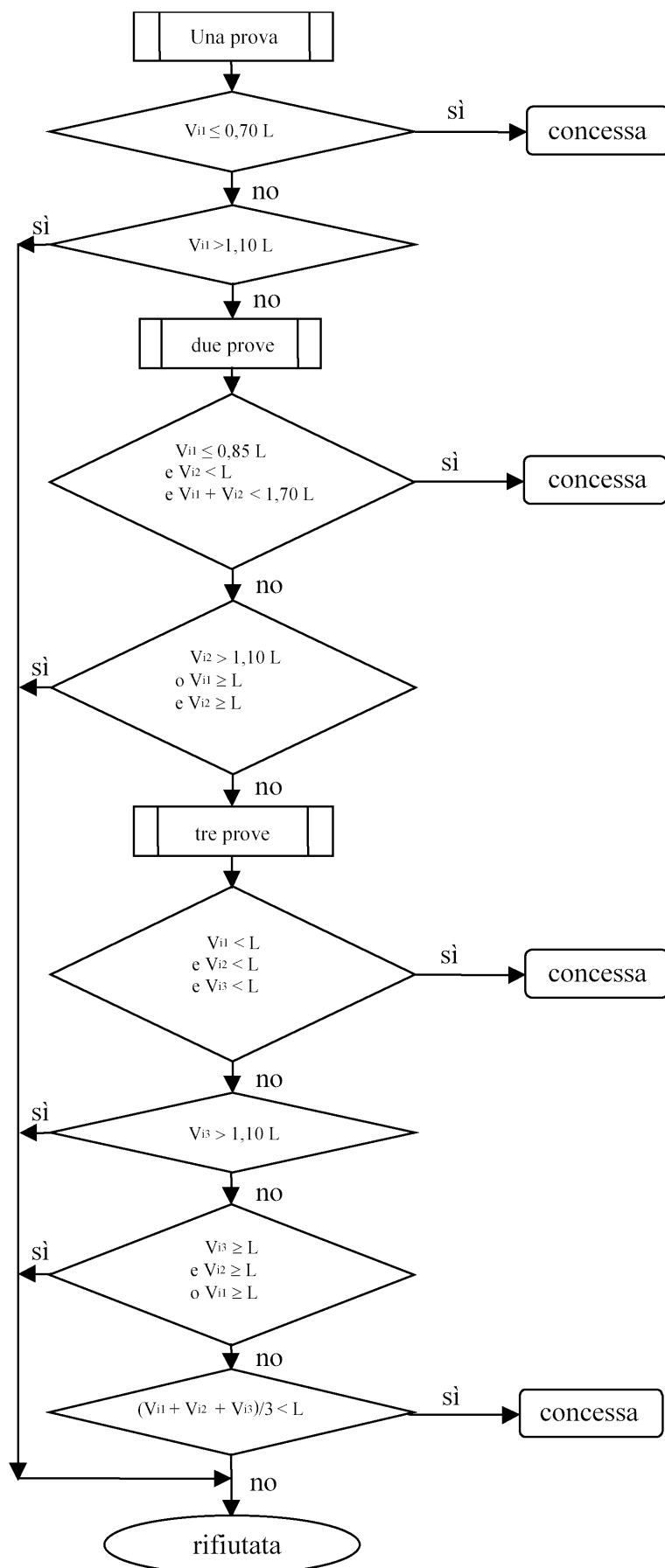
ALLEGATO

MODIFICHE DEL CAPITOLO 5 DELLA DIRETTIVA 97/24/CE

1. L'allegato II è modificato come segue:
 - a) il punto 1.4. è sostituito dal seguente:
 - «1.4. "inquinanti gassosi", le emissioni allo scarico di monossido di carbonio, ossidi di azoto espressi in termini di biossido di azoto (NO₂) equivalente, e idrocarburi, presupponendo un rapporto di:
 - C₁H_{1,85} per la benzina,
 - C₁H_{1,86} per il combustibile diesel.»;
 - b) sono aggiunti i seguenti punti:
 - «1.5. "impianto di manipolazione (defeat device)" ogni impianto che misuri, rilevi o risponda a variabili di funzionamento (ad esempio la velocità del veicolo, la velocità di rotazione del motore, la marcia innestata, la temperatura, la pressione di aspirazione o ogni altro parametro) al fine di attivare, modulare, ritardare o disattivare il funzionamento di qualsiasi componente o qualsiasi funzione del sistema di controllo delle emissioni in modo da diminuire l'efficacia del sistema di controllo delle emissioni in condizioni che si verificano durante la normale utilizzazione del veicolo a meno che l'uso di tale impianto sia sostanzialmente compreso nella procedura di prova di certificazione delle emissioni prevista.
 - 1.6. "strategie contraddittorie di riduzione delle emissioni" qualunque strategia o dispositivo che, in normali condizioni di funzionamento del veicolo, riduca l'efficacia del sistema di controllo delle emissioni a un livello inferiore a quello previsto nella procedura di prova delle emissioni applicabile.»;
 - c) il punto 2.2.1.1. è sostituito dal seguente:
 - «2.2.1.1. **Prova di tipo I** (controllo del valore medio allo scarico di inquinanti gassosi in una zona urbana a traffico denso).
 - 2.2.1.1.1. La prova viene eseguita con il metodo descritto nell'appendice 1. Gli inquinanti gassosi sono prelevati ed analizzati con i metodi prescritti.
 - 2.2.1.1.2. La figura I.2.2 presenta le varie possibilità per la prova di tipo I.
 - 2.2.1.1.3. Il veicolo è posto su un banco dinamometrico a rulli atto a simulare il carico e l'inerzia.
 - 2.2.1.1.4. Durante la prova i gas di scarico sono diluiti e un campione proporzionale viene raccolto in uno o più sacchi. I gas di scarico del veicolo in prova sono diluiti, raccolti ed analizzati secondo il procedimento descritto qui di seguito e il volume totale dei gas diluiti viene misurato.

Figura I.2.2.

Diagramma per la prova di tipo I



2.2.1.1.5. Fatte salve le prescrizioni del punto 2.2.1.1.6, la prova viene ripetuta tre volte. La massa delle emissioni gassose ottenute durante ciascuna prova deve essere inferiore ai valori limite indicati nella tabella che segue (casella A per il 2003 e casella B per il 2006):

	Classe	Massa di monossido di carbonio (CO)	Massa di idrocarburi (HC)	Massa di ossidi di azoto (NO _x)
		L ₁ (g/km)	L ₂ (g/km)	L ₃ (g/km)
Valori limite per i motocicli (due ruote) ai fini dell'omologazione e della conformità della produzione				
A (2003)	I (< 150 cc)	5,5	1,2	0,3
	II (≥ 150 cc)	5,5	1,0	0,3
B (2006)	I (< 150 cc) (UDC a freddo) ⁽¹⁾	2,0	0,8	0,15
	II (≥ 150 cc) (UDC + EUDC a freddo) ⁽²⁾	2,0	0,3	0,15
Valori limite per i tricicli e i quadricicli ai fini dell'omologazione e della conformità di produzione (accensione comandata)				
A (2003)	tutte	7,0	1,5	0,4
Valori limite per i tricicli e i quadricicli ai fini dell'omologazione e della conformità di produzione (accensione spontanea)				
A (2003)	tutte	2,0	1,0	0,65
⁽¹⁾ (*) Ciclo di prova: ciclo R40 ECE con misurazione delle emissioni per tutte e sei le fasi (inizio prelievo T = 0). ⁽²⁾ (*) Ciclo di prova: ciclo R40 ECE + EUDC (misurazione delle emissioni per tutte le fasi — inizio prelievo T = 0), con la velocità massima di 120 km/h. (*) Le modifiche relative all'allegato I e alle appendici 1 e 4 dell'allegato II del capitolo 5 della presente direttiva sono adottate entro il 1° ottobre 2002 secondo la procedura del comitato per l'adeguamento al progresso tecnico della legislazione relativa all'eliminazione degli ostacoli tecnici agli scambi nel settore dei veicoli a motore, a norma dell'articolo 13 della direttiva 70/156/CEE del Consiglio, del 6 febbraio 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (GU L 42 del 23.2.1970, pag. 1).				

- 2.2.1.1.5.1. In deroga alle prescrizioni del punto 2.2.1.1.5, per ciascuno degli inquinanti o combinazione di inquinanti, uno dei tre risultati ottenuti può superare, ma di non più del 10 %, il valore limite prescritto, a condizione che la media aritmetica dei tre risultati sia inferiore al limite prescritto. Qualora i valori limite prescritti fossero superati per più di un inquinante, è indifferente che tale superamento si verifichi nel corso di una stessa prova o di prove diverse.
- 2.2.1.1.5.2. In sede di valutazione dei valori limite di cui alla casella B per il 2006, per i motocicli con una velocità massima ammessa di 110 km/h la velocità massima è limitata a 90 km/h nel ciclo di prova extraurbano (EUDC).
- 2.2.1.1.6. Il numero di prove prescritte al punto 2.2.1.1.5 è ridotto qualora si verifichino le condizioni definite in appresso, dove V_1 indica il risultato della prima prova e V_2 il risultato della seconda prova per ciascuno degli inquinanti.
- 2.2.1.1.6.1. È necessaria una sola prova se il risultato ottenuto per ciascun inquinante è inferiore o uguale a 0,70 L (ossia $V_1 \leq 0,70$ L).
- 2.2.1.1.6.2. Se la prescrizione di cui al punto 2.2.1.1.6.1 non è soddisfatta, sono necessarie soltanto due prove quando sono soddisfatte le seguenti condizioni per ciascuno degli inquinanti:
- $$V_1 \leq 0,85 \text{ L e } V_1 + V_2 \leq 1,70 \text{ L e } V_2 \leq L.»;$$
- d) le tabelle I e II del punto 2.2. sono soppresse;
- e) il punto 2.2.1.2 è sostituito dal seguente:
- «2.2.1.2. **Prova di tipo II** (controllo del monossido di carbonio con motore al minimo) e dati sulle emissioni ai fini del controllo tecnico.
- 2.2.1.2.1. Questa prescrizione si applica a tutti i veicoli con motore ad accensione comandata per i quali si chiede l'omologazione CE in conformità della presente direttiva.
- 2.2.1.2.2. Quando la prova è effettuata in conformità dell'appendice 2 (prova di tipo II) con motore al minimo normale:
- si registra il tenore in volume del monossido di carbonio contenuto nei gas di scarico,
 - si registra la velocità del motore durante la prova, comprese le eventuali tolleranze.
- 2.2.1.2.3. Quando la prova è eseguita con motore al minimo alto (cioè $\geq 2\,000$ giri/min):
- si registra il tenore in volume del monossido di carbonio contenuto nei gas di scarico,
 - si registra la velocità del motore durante la prova, incluse le eventuali tolleranze.
- 2.2.1.2.4. La temperatura dell'olio del motore al momento della prova è misurata e registrata.
- 2.2.1.2.5. I dati registrati sono indicati nelle voci pertinenti del documento di cui all'allegato VII della direttiva 92/61/CEE.»;
- f) è aggiunto il punto seguente:
- «2.3. È vietato l'utilizzo di un impianto di manipolazione e/o di una strategia contraddittoria di controllo delle emissioni.
- 2.3.1. Un impianto, funzione, sistema o dispositivo di controllo del motore può essere installato a condizione che:
- sia attivato soltanto a fini quali la protezione del motore, l'avviamento a freddo o il preriscaldamento del motore o
 - sia attivato soltanto a fini quali la sicurezza di funzionamento e la sicurezza generale nonché le strategie per far fronte all'efficienza ridotta.
- 2.3.2. L'impiego di un impianto, funzione, sistema o dispositivo di controllo del motore che comporti una strategia di controllo del motore diversa o modificata rispetto a quella utilizzata normalmente nei cicli di prova delle emissioni previsti sarà consentito purché, in conformità dei requisiti di cui al punto 2.3.3, si dimostri pienamente che la misura non riduce l'efficacia del sistema di controllo delle emissioni. In tutti gli altri casi tali impianti sono considerati impianti di manipolazione.
- 2.3.3. Il fabbricante fornisce la documentazione complessiva che consente l'accesso alla progettazione di base del sistema e i mezzi con cui controlla le variabili dei risultati, in caso di controllo sia diretto che indiretto.
- a) La documentazione complessiva ufficiale, fornita al Servizio tecnico all'atto della presentazione della domanda di omologazione, comprende la descrizione completa del sistema. Essa può essere sintetica purché dimostri che siano stati individuati tutti i risultati consentiti da una matrice ottenuta da una gamma di controllo degli input per singola unità.

La documentazione contiene inoltre la motivazione dell'utilizzo di ogni impianto, funzione, sistema o dispositivo di controllo del motore nonché materiale e dati di prova aggiuntivi volti a dimostrare gli effetti sulle emissioni di gas di scarico di ognuno dei suddetti dispositivi installato nel veicolo. Dette informazioni sono allegate alla documentazione richiesta all'allegato V.

- b) Materiale aggiuntivo che mostri i parametri modificati da ciascun impianto, funzione, sistema o dispositivo di controllo del motore e le condizioni limite per il funzionamento di tali dispositivi. Esso deve includere la descrizione dei criteri di controllo del sistema di alimentazione, le strategie di fasatura e i punti di commutazione durante tutte le modalità di funzionamento. Queste informazioni sono strettamente riservate e conservate dal costruttore, ma ne è consentito l'esame al momento dell'omologazione.»;
- g) il punto 3.1.1 è sostituito dal seguente:
- «3.1.1. Un veicolo viene prelevato dalla serie e sottoposto alla prova descritta al punto 2.2.1.1. I valori limite per verificare la conformità della produzione sono quelli indicati nella tabella del punto 2.2.1.1.5»;
- h) il punto 3.1.1 diventa punto 3.1.2 e viene modificato come segue:
- l'indicazione «nelle tabelle I e II» è sostituita da «nella tabella di cui al punto 2.2.1.1.5»,
 - l'indicazione «nella tabella di cui al punto 2.2.1.1.2» è sostituita da «nella tabella di cui al punto 2.2.1.1.5»;
- i) il punto 3.1.3 dell'appendice 1 è sostituito dal seguente:
- «3.1.3. Può essere verificata la tenuta del sistema di aspirazione per accertare che la carburazione non sia alterata da un'entrata d'aria accidentale.»;
- j) al punto 5.3.1 dell'appendice 1, l'ultima frase recita quanto segue:
- «Prima di prelevare i gas di scarico si eseguono due cicli di condizionamento completi.»;
- k) il punto 6.1.3 dell'appendice 1 è sostituito dal seguente:
- «6.1.3. Prima di iniziare il primo ciclo di condizionamento, il motociclo od il triciclo viene sottoposto ad un flusso d'aria di velocità variabile. Seguono due cicli completi durante i quali non vengono raccolti i gas di scarico. Il sistema di ventilazione deve comprendere un meccanismo controllato dalla velocità del rullo del banco di modo che, nella fascia compresa tra 10 e 50 km/h, la velocità lineare dell'aria alla bocchetta di mandata sia uguale alla velocità relativa del rullo con un'approssimazione del 10 %. Per velocità del rullo inferiore a 10 km/h, la velocità dell'aria di ventilazione può essere nulla. La sezione d'uscita della bocchetta di mandata deve avere le seguenti caratteristiche:
- i) una superficie di almeno 0,4 m²;
 - ii) un'altezza dal suolo del suo bordo inferiore compresa tra 0,15 e 0,20 m;
 - iii) una distanza dall'estremità anteriore del motociclo o del triciclo compresa tra 0,3 e 0,45 m»;
- l) il punto 6.2.2 dell'appendice 1 è sostituito dal seguente:
- «6.2.2. L'inizio del primo ciclo di prova coincide con l'inizio del prelievo dei campioni e della misurazione delle rotazioni della pompa.»;
- m) il punto 7.2.1 dell'appendice 1 è sostituito dal seguente:
- «7.2.1. Dopo due cicli di preconditionamento (istante iniziale del primo ciclo), le operazioni specificate ai punti da 7.2.2 a 7.2.5 sono eseguite simultaneamente.»;
- n) il punto 7.4 dell'appendice 1 è sostituito dal seguente:
- «7.4. **Analisi**
- 7.4.1. I gas di scarico contenuti nel sacco devono essere analizzati non appena possibile e in ogni caso non oltre 20 minuti dopo la fine del ciclo di prova.
 - 7.4.2. Prima di analizzare ciascun campione, l'intervallo dell'analizzatore da utilizzare per ciascun inquinante viene azzerato con il gas di azzeramento adeguato.
 - 7.4.3. Gli analizzatori vengono quindi regolati secondo le curve di calibrazione mediante un gas di taratura di concentrazione nominale compresa tra 70 e 100 % dell'intervallo.
 - 7.4.4. Lo zero degli analizzatori viene nuovamente verificato. Se la lettura differisce di oltre il 2 % dall'intervallo stabilito al punto 7.4.2, il procedimento viene ripetuto.
 - 7.4.5. I campioni vengono quindi analizzati.

- 7.4.6. Dopo l'analisi, i punti zero e di taratura sono nuovamente verificati con i medesimi gas. Se i risultati differiscono di meno del 2 % da quelli indicati al punto 7.4.3, l'analisi è considerata accettabile.
- 7.4.7. In tutti i punti della presente sezione, la portata e la pressione dei vari gas devono essere quelli utilizzati per la taratura degli analizzatori.
- 7.4.8. Il valore adottato per la concentrazione di ciascun inquinante misurato nei gas è quello registrato dopo la stabilizzazione del dispositivo di misura»;
- o) il punto 2.2 dell'appendice 2 è sostituito dal seguente:
- «2.2. La prova di tipo II di cui al punto 2.2.1.2. dell'allegato II dev'essere effettuata immediatamente dopo la prova di tipo I con motore al minimo normale e con motore al minimo alto.»
2. L'allegato IV è sostituito dal seguente:

«ALLEGATO IV

SPECIFICHE DEL CARBURANTE DI RIFERIMENTO (BENZINA)

Il carburante di riferimento da utilizzare è quello descritto all'allegato IX, punto 1, della direttiva 70/220/CEE.

SPECIFICHE DEL CARBURANTE DI RIFERIMENTO (GASOLIO)

Il carburante di riferimento da utilizzare è quello descritto all'allegato IX, punto 2, della direttiva 70/220/CEE.»
