

I

(Comunicazioni)

CONSIGLIO

POSIZIONE COMUNE (CE) N. 4/2002

definita dal Consiglio il 16 ottobre 2001

in vista dell'adozione della direttiva 2002/.../CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del ..., che modifica la direttiva 70/220/CEE del Consiglio concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico da emissioni dei veicoli a motore

(2002/C 9/01)

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 in conformità della procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽³⁾,

considerando quanto segue:

(1) La direttiva 70/220/CEE ⁽⁴⁾ è una delle direttive particolari della procedura di omologazione istituita dalla direttiva 70/156/CEE del Consiglio, del 6 febbraio 1970,

⁽¹⁾ GU C 365 E del 19.12.2000, pag. 268.

⁽²⁾ GU C 139 dell'11.5.2001, pag. 1.

⁽³⁾ Parere del Parlamento europeo del 15 maggio 2001 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale), posizione comune del Consiglio del 16 ottobre 2001 e decisione del Parlamento europeo del ... (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

⁽⁴⁾ GU L 76 del 6.4.1970, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2001/1/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 35 del 6.2.2001, pag. 34).

concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi ⁽⁵⁾.

(2) La direttiva 98/69/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 1998, relativa alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico da emissioni dei veicoli a motore e recante modificazione della direttiva 70/220/CEE del Consiglio ⁽⁶⁾ introduce limiti specifici per le emissioni di monossido di carbonio e di idrocarburi, nonché una nuova prova per misurare queste emissioni a bassa temperatura, in modo da adattare alle condizioni ambiente incontrate nella pratica l'efficienza del sistema di controllo delle emissioni dei veicoli della categoria M₁ e della categoria N₁, classe I, dotati di motore ad accensione comandata.

(3) La Commissione ha fissato limiti adeguati per le emissioni a bassa temperatura dei veicoli della categoria N₁, classe II e III, con motore ad accensione comandata. È ora opportuno sottoporre alla prova a bassa temperatura anche i veicoli della categoria M₁ con motore ad accensione comandata destinati a trasportare più di sei occupanti e i veicoli della categoria M₁ con motore ad accensione comandata aventi una massa massima superiore a 2 500 kg, che in precedenza ne erano esclusi.

⁽⁵⁾ GU L 42 del 23.2.1970, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2000/40/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 203 del 10.8.2000, pag. 9).

⁽⁶⁾ GU L 350 del 28.12.1998, pag. 1.

- (4) A causa delle loro caratteristiche di emissione, è opportuno escludere dalla prova a bassa temperatura i veicoli con motore ad accensione comandata che funzionano unicamente con un combustibile gassoso (GPL o GN). I veicoli dotati di sistema a benzina utilizzato soltanto in casi d'urgenza o per l'avviamento del motore e in cui il serbatoio della benzina non può contenere più di 15 litri, devono essere considerati come veicoli che funzionano unicamente con combustibile gassoso.
- (5) È opportuno uniformare la prova relativa alle emissioni a bassa temperatura con la prova relativa alle emissioni a temperatura ambiente normale. La prova a bassa temperatura è pertanto limitata ai veicoli delle categorie M e N aventi una massa massima non superiore a 3 500 kg.
- (6) La direttiva 70/220/CEE deve essere modificata in conseguenza,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Gli allegati I e VII della direttiva 70/220/CEE sono modificati conformemente all'allegato della presente direttiva.

Articolo 2

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro nove mesi dalla sua entrata in vigore. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano queste misure, esse contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento 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 nella materia disciplinata dalla presente direttiva.

Articolo 3

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

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a ...

Per il Parlamento europeo

La Presidente

Per il Consiglio

Il Presidente

ALLEGATO

MODIFICHE ALL'ALLEGATO I DELLA DIRETTIVA 70/220/CEE

- 1) La figura I.5.2, tipo VI, è sostituita dalla figura seguente:

«Prove di omologazione	Veicoli con motore ad accensione comandata delle categorie M ed N	Veicoli con motore ad accensione spontanea delle categorie M ₁ ed N ₁
Tipo VI	Sì (massa massima ≤ 3,5 t)	—»

- 2) Il punto 5.3.5 è modificato come segue:

Il riferimento alla nota 1 e la stessa nota 1 sono soppressi.

- 3) Il punto 5.3.5.1 è sostituito dal punto seguente:

«5.3.5.1. Devono essere sottoposti a questa prova tutti i veicoli della categoria M₁ e della categoria N₁ muniti di motore ad accensione comandata, ad eccezione di quelli che funzionano unicamente con un combustibile gassoso (GPL o GN). I veicoli che possono essere alimentati sia con la benzina che con un combustibile gassoso, ma in cui il sistema a benzina è utilizzato soltanto in casi d'urgenza o per l'avviamento del motore e in cui il serbatoio della benzina non può contenere più di 15 litri, sono considerati, ai fini della prova di tipo VI, come veicoli che funzionano unicamente con un combustibile gassoso.

I veicoli che possono essere alimentati sia a benzina che con GPL o GN devono essere sottoposti alla prova di tipo VI soltanto con la benzina.

Questa prescrizione si applica ai nuovi tipi di veicoli della categoria M₁ e della categoria N₁, classe I, eccetto i veicoli destinati a trasportare più di sei occupanti ed i veicoli aventi una massa massima superiore a 2 500 kg (*).

A decorrere dal 1° gennaio 2003, questa prescrizione si applica ai nuovi tipi di veicoli della categoria N₁, classi II e III, ai nuovi tipi di veicoli della categoria M₁ destinati a trasportare più di sei occupanti e ai nuovi tipi di veicoli della categoria M₁ aventi una massa massima superiore a 2 500 kg e inferiore o uguale a 3 500 kg.

(*) Questa prescrizione si applica ai nuovi tipi a decorrere dal 1° gennaio 2002.»

- 4) La tabella di cui al punto 5.3.5.2 è sostituita dalla tabella seguente:

«Temperatura di prova 266 K (-7 °C)			
Categoria	Classe	Massa di monossido di carbonio (CO) L ₁ (g/km)	Massa di idrocarburi (HC) L ₂ (g/km)
M ₁ ⁽¹⁾	—	15	1,8
N ₁	I	15	1,8
N ₁ ⁽²⁾	II	24	2,7
	III	30	3,2

⁽¹⁾ Eccettuati i veicoli destinati a trasportare più di sei occupanti e i veicoli aventi una massa massima superiore a 2 500 kg.

⁽²⁾ Compresi i veicoli della categoria M₁ di cui alla nota 1.»

MODIFICHE ALL'ALLEGATO VII DELLA DIRETTIVA 70/220/CEE

- 5) La prima frase del punto 1 è modificata come segue:
- «1. Il presente allegato si applica soltanto ai veicoli con motore ad accensione comandata, quali sono descritti al punto 5.3.5 dell'allegato I.»
- 6) La prima frase del punto 2.1.1 è modificata come segue:
- «2.1.1. Il presente punto riguarda le apparecchiature necessarie per le prove delle emissioni dei gas di scarico a bassa temperatura ambiente effettuate sui veicoli con motore ad accensione comandata, quali sono definiti al punto 5.3.5 dell'allegato I.»
- 7) Al punto 4.3.3, il riferimento alla nota 1 e la stessa nota 1 sono soppressi.
-

MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

I. INTRODUZIONE

1. Il 6 settembre 2000, la Commissione ha presentato una proposta in base all'articolo 95 del trattato ⁽¹⁾.
2. Il 28 febbraio 2001, il Comitato economico e sociale ha formulato il suo parere ⁽²⁾.
3. Il 15 maggio 2001, il Parlamento europeo ha formulato il suo parere in prima lettura ⁽³⁾.
4. Il 16 ottobre 2001, il Consiglio ha adottato la posizione comune ai sensi dell'articolo 251 del trattato.

II. OBIETTIVO

5. L'obiettivo della proposta è di fissare i valori limite relativi alle emissioni a bassa temperatura applicabili ai veicoli con motore ad accensione comandata non ancora contemplati da tale legislazione.

III. ANALISI DELLA POSIZIONE COMUNE

6. La proposta è stata esaminata dal Consiglio ed ha subito alcune modifiche che non ne alterano tuttavia l'orientamento generale.
7. Il Consiglio ha recepito in pieno i seguenti emendamenti del Parlamento europeo:
 - *l'emendamento 1* (un periodo transitorio di nove mesi a decorrere dall'entrata in vigore della direttiva, invece della data specifica del 30 giugno 2001),
 - *l'emendamento 2* (figura 1.5.2 modificata, per chiarezza sul piano giuridico, in modo da indicare che la prova di tipo VI si deve applicare a tutti i veicoli muniti di motore ad accensione comandata delle categorie M ed N), e
 - *l'emendamento 4* (valori limite di CO e HC più restrittivi per i veicoli della categoria N₁, classi II e III).
8. Il Consiglio ha anche accolto in linea di massima *l'emendamento 5*. Esso specifica le categorie di veicoli ai quali applicare la prova a bassa temperatura. Tuttavia, ai fini di una maggiore chiarezza giuridica e in linea con le disposizioni della direttiva 98/69/CE, il Consiglio reputa inoltre che la direttiva dovrebbe specificare che la legislazione esistente considera il 1° gennaio 2002 la data di applicazione per i nuovi tipi di veicoli della categoria M₁ e N₁, classe I, eccetto i veicoli destinati a trasportare più di sei occupanti ed i veicoli aventi una massa massima superiore a 2 500 kg.

⁽¹⁾ GU C 365 E del 19.12.2000, pag. 268.

⁽²⁾ GU C 139 dell'11.5.2001, pag. 1.

⁽³⁾ Parere del Parlamento europeo del 15 maggio 2001 (non ancora pubblicato nella GU).

IV. CONCLUSIONI

9. Il Consiglio ritiene che approvando nel suo insieme la proposta della Commissione e modificandola conformemente al parere del Parlamento europeo, sia pervenuto ad una soluzione attuabile che assicura un elevato livello di protezione della salute umana e dell'ambiente.
-