

Decreto 18 luglio 2003

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Recepimento della direttiva 2003/27/CE della Commissione, del 3 aprile 2003, che adegua al progresso tecnico la direttiva 1996/96/CE del Consiglio per quanto riguarda i controlli delle emissioni di gas di scarico dei veicoli a motore.

(GU n. 238 del 13-10-2003)

IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Visto l'art. 229 del nuovo codice della strada approvato con decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 114 del 18 maggio 1992 che delega i Ministri della Repubblica a recepire, secondo le competenze loro attribuite, le direttive comunitarie concernenti le materie disciplinate dallo stesso codice; Visti gli articoli 79 e 80 del nuovo codice della strada, recanti norme concernenti l'efficienza nella circolazione e le revisioni dei veicoli a motore e dei loro rimorchi; Visto l'art. 20 della legge 16 aprile 1987, n. 183, pubblicata nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 109 del 13 maggio 1987, che delega i Ministri della Repubblica a dare attuazione, con propri decreti, alle direttive emanate dalla Comunita' europea per le parti in cui modificano modalita' esecutive e caratteristiche di ordine tecnico di altre direttive della Comunita' europea gia' recepite nell'ordinamento nazionale; Visto il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione del 6 agosto 1998, n. 408, recante norme sulla revisione generale periodica dei veicoli a motore e loro rimorchi pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 278 del 27 novembre 1998, che attua la direttiva 96/96/CE del Consiglio concernente il controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi; Visto il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione del 7 agosto 2000, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 197 del 24 agosto 2000, di attuazione della direttiva 1999/52/CE della Commissione che adegua al progresso tecnico la direttiva 96/96/CE del Consiglio relativa al controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi; Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 21 febbraio 2002, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 54 del 5 marzo 2002, di recepimento della direttiva 2001/9/CE della Commissione che adegua al progresso tecnico la direttiva 96/96/CE del Consiglio relativa al controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi; Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 12 agosto 2002, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 207 del 4 settembre 2002, di recepimento della direttiva 2001/11/CE della Commissione che adegua al progresso tecnico la direttiva 96/96/CE del Consiglio relativa al controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi - controllo del funzionamento dei limitatori di velocita' dei veicoli commerciali; Visto il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 19 marzo 2001, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 77 del 2 aprile 2001, di recepimento della direttiva 2000/30/CE relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nella Comunita'; Vista la direttiva 2003/27/CE della Commissione del 3 aprile 2003, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea n. L 90 dell'8 aprile 2003, che adegua al progresso tecnico la direttiva 96/96/CE del Consiglio per quanto riguarda i controlli delle emissioni di gas di scarico dei veicoli a motore;

Adotta

il seguente decreto:

Recepimento della direttiva 2003/27/CE della Commissione, del 3 aprile 2003, che adegua al progresso tecnico la direttiva 96/96/CE del Consiglio per quanto riguarda i controlli delle emissioni di gas di scarico dei veicoli a motore. (Testo rilevante ai fini dello Spazio economico europeo).

Art. 1.

1. L'allegato II al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione del 6 agosto 1998, n.

408, come da ultimo modificato dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 12 agosto 2002, e' modificato conformemente all'allegato al presente decreto che ne costituisce parte integrante.

Il presente decreto sara' pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Roma, 18 luglio 2003
Il Ministro: Lunardi

Registrato alla Corte dei conti l'8 agosto 2003 Ufficio di controllo sugli atti dei Ministeri delle infrastrutture ed assetto del territorio, registro n. 3, foglio n. 260

ALLEGATO

L'allegato II al decreto del Ministero dei trasporti e della navigazione 6 agosto 1998, n. 408, come da ultimo modificato dal decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 12 agosto 2002, e' modificato come segue:

Il quarto trattino del punto 7.10 dell'allegato II della direttiva 96/96/CE e' sostituito dal seguente:

"- ove possibile, controllare che il limitatore di velocita' impedisca tiva 92/6/CEE di superare i valori previsti."

Il punto 8.2 dell'allegato II della direttiva 96/96/CE e' sostituito dal seguente:

"8.2. Emissioni di gas di scarico

8.2.1. Veicoli con motore ad accensione comandata (benzina)

a) Se le emissioni non sono controllate da un sistema perfezionato di controllo delle emissioni quale un convertitore catalitico a tre vie con regolazione a sonda lambda:

- 1) esame visivo dell'impianto di scarico per accertare che e' completo, che si trova in condizioni soddisfacenti e che non vi sono fughe;
- 2) esame visivo del dispositivo di controllo delle emissioni installato dal costruttore, per accertare che e' completo, che si trova in condizioni soddisfacenti e che non vi sono fughe; dopo un congruo periodo di condizionamento del motore (tenendo conto delle raccomandazioni del costruttore), occorre effettuare la misurazione della concentrazione di monossido di carbonio (CO) nei gas di scarico con motore al minimo (motore disinnestato). Il tenore massimo ammissibile di CO nei gas di scarico e' quello dichiarato dal costruttore del veicolo.

Se il dato non e' disponibile o se le autorità come valore di riferimento, il tenore massimo ammissibile di CO non deve superare i valori seguenti:

- i) 4,5 % per i veicoli immatricolati e messi in circolazione per la prima volta tra la data a partire dalla quale gli Stati membri hanno stabilito che tali veicoli devono essere conformi alla direttiva 70/220/CEE (*) e il 1° ottobre 1986;
- ii) 3,5 % per i veicoli immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo il 1° ottobre 1986.

b) Se le emissioni di gas di scarico sono controllate da un sistema perfezionato di controllo quale un convertitore catalitico a tre vie con regolazione a sonda lambda:

- 1) esame visivo dell'impianto di scarico per accertare che e' completo, che si trova in condizioni soddisfacenti e che non vi sono fughe;
- 2) esame visivo del dispositivo di controllo delle emissioni installato dal costruttore, per accertare che e' completo, che si trova in condizioni soddisfacenti e che non vi sono fughe;
- 3) determinazione dell'efficienza del sistema di controllo delle emissioni del veicolo mediante misurazione del valore lambda e del tenore di CO nel gas di scarico in base al punto 4 o alle procedure proposte dal costruttore e approvate all'atto dell'omologazione. Per ciascuna delle prove, il veicolo sara' sottoposto a un periodo di condizionamento del costruttore del veicolo;
- 4) emissioni all'uscita del tubo di scarico - valori limite.

Il tenore massimo ammissibile di CO nei gas di scarico e' quello dichiarato dal costruttore del veicolo.

Se il dato non e' disponibile, il tenore massimo ammissibile di CO non deve superare i valori seguenti:

- i) Misurazione con motore al minimo:

il tenore massimo ammissibile di CO nei gas di scarico non deve essere superiore a 0,5 % vol. e, per i veicoli omologati secondo i valori limite di cui alla riga A o alla riga B della

tabella della sezione 5.3.1.4 dell'allegato I della direttiva 70/220/CEE, modificata dalla direttiva 98/69/CE (**), o modifiche seguenti, il tenore massimo ammissibile di CO nei gas di scarico non deve essere superiore a 0,3 % vol. Qualora non sia possibile stabilire una corrispondenza con la direttiva 70/220/CEE, modificata dalla direttiva 98/69/CE, ai veicoli immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo il 1° luglio 2002 si applica quanto previsto sopra.

ii) Misurazione con motore al minimo accelerato, ad una velocità 2000 giri/min-1: Tenore di CO: non superiore a 0,3 % vol. e, per i veicoli omologati secondo i valori limite di cui alla riga A o alla riga B della tabella della sezione 5.3.1.4 dell'allegato I della direttiva 70/220/CEE, modificata dalla direttiva 98/69/CE o modifiche seguenti, il tenore massimo ammissibile di CO nei gas di scarico non deve essere superiore a 0,2 % vol. Qualora non sia possibile stabilire una corrispondenza con la direttiva 70/220/CEE, modificata dalla direttiva 98/69/CE, ai veicoli immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo il 1° luglio 2002 si applica quanto previsto sopra.

Lambda: 1 + o - 0,03 o secondo le specifiche

iii) Per i veicoli a motore muniti di sistema diagnostico di bordo in CEE (modificata dalla direttiva 98/69/CE e modifiche seguenti), gli Stati membri possono, in alternativa al metodo precisato al punto i), stabilire il funzionamento corretto del sistema di emissioni attraverso la lettura adeguata del dispositivo OBD e la verifica simultanea del funzionamento corretto del sistema OBD.

8.2.2. Veicoli con motore ad accensione per compressione (Diesel)

a) La misurazione dell'opacità dei gas di scarico viene ovvero il motore viene accelerato dal regime minimo al regime massimo), con cambio in folle e frizione innestata.

b) Condizionamento del veicolo:

1) I veicoli possono essere sottoposti a prova senza condizionamento anche se, per questioni di sicurezza, è necessario verificare che il motore sia caldo e in condizioni meccaniche soddisfacenti.

2) Fatta eccezione per quanto disposto alla successiva lettera d), punto 5), la prova non deroga se il veicolo non è stato condizionato conformemente alle prescrizioni che seguono:

i) il motore deve aver pienamente raggiunto la temperatura di esercizio; ad esempio, la temperatura dell'olio motore, rilevata con una sonda nell'alloggiamento dell'asta di misurazione del livello dell'olio, deve essere di almeno 80 °C, o essa è inferiore, o ancora la temperatura del blocco motore, misurata mediante il livello delle radiazioni infrarossi, deve essere almeno equivalente. Se, per la configurazione del veicolo, questo tipo di misurazione non è realizzabile, la normale temperatura di esercizio del motore nota in altro modo, ad esempio azionando la ventola di raffreddamento del motore;

ii) l'impianto di scarico deve essere spurgato mediante almeno tre cicli di accelerazione libera o con un metodo equivalente.

c) Procedura di prova:

1) esame visivo del dispositivo di controllo delle emissioni installato dal costruttore, per accertare che è completo, che si trova in condizioni soddisfacenti e che non vi sono fughe;

2) Il motore, e gli eventuali turbocompressori, devono essere al minimo prima di iniziare ciascun ciclo di accelerazione libera. Nel caso di veicoli pesanti a motore diesel, secondi dopo aver rilasciato l'acceleratore;

3) Per iniziare ciascun ciclo di accelerazione libera, il pedale dell'acceleratore deve essere azionato a fondo, velocemente e regolarmente (ovvero, in meno di un secondo), ma non bruscamente, in modo da ottenere l'erogazione massima dalla pompa di iniezione;

4) Durante ciascun ciclo di accelerazione libera, prima di rilasciare il comando dell'acceleratore, il motore deve raggiungere il regime massimo o, nel caso dei veicoli con trasmissione automatica, il regime specificato dal costruttore o ancora, se tale dato non è disponibile, i 2/3 del regime massimo. essere verificato ad esempio controllando il regime del motore o lasciando trascorrere un intervallo di tempo sufficiente tra l'azionamento e il rilascio dell'acceleratore; per i veicoli delle categorie 1 e 2 dell'allegato I, tale intervallo deve essere di almeno 2 secondi.

d) Valori limite

1) Il livello di concentrazione non dovrà essere mente alla direttiva 72/306/CEE (***).

2) Se il dato non è disponibile o se l'autorità come valore di riferimento, il livello di concentrazione non dal costruttore o ai valori limite del coefficiente di assorbimento, che sono i seguenti:

Coefficiente d'assorbimento massimo per:

- motori diesel ad aspirazione naturale: 2,5 m⁻¹ ,
- motori diesel a turbocompressione: 3,0 m⁻¹ ,
- si applica un limite di 1,5 m⁻¹ ai seguenti veicoli, omologati secondo i valori limite che appaiono nella:

a) riga B della tabella della sezione 5.3.1.4 dell'allegato I della direttiva 70/220/CEE, modificata dalla direttiva 98/69/CE - (veicoli commerciali leggeri Diesel-Euro4);
b) riga B1 delle tabelle della sezione 6.2.1 dell'allegato I della direttiva 88/77/CEE, modificata dalla direttiva 1999/96/CE (****) - (veicoli commerciali pesanti Diesel-Euro4);
c) riga B2 delle tabelle della sezione 6.2.1 dell'allegato I della direttiva 88/77/CEE, modificata dalla direttiva 1999/96/CE - (veicoli commerciali pesanti Diesel-Euro5);
d) riga C delle tabelle della sezione 6.2.1 dell'allegato I della direttiva 88/77/CEE, modificata dalla direttiva 1999/96/CE - (veicoli commerciali pesanti EEV)

o i valori limite delle modifiche seguenti della direttiva 70/220/CEE, modificata dalla direttiva 98/69/CE, o i valori limite delle modifiche seguenti della direttiva 88/77/CEE, modificata dalla direttiva 1999/96/CE, oppure valori equivalenti in caso di impiego di un tipo di apparecchiatura diversa da quella utilizzata per l'omologazione CE.

Qualora non sia possibile stabilire una corrispondenza con la sezione 5.3.1.4 dell'allegato I della direttiva 70/220/CEE, modificata dalla direttiva 98/69/CE, o ai sensi della sezione 6.2.1 dell'allegato I della direttiva 88/77/CEE, modificata dalla direttiva 1999/96/CE, ai veicoli immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo il 1° luglio 2008 si applica quanto previsto sopra.

3) Questi requisiti non si applicano ai veicoli immatricolati o messi in circolazione per la prima volta anteriormente al 1° gennaio 1980.

4) Si considera che i veicoli non abbiano superato la prova solo se la media aritmetica dei valori registrati in almeno gli ultimi tre cicli di accelerazione libera è superiore al valore limite, calcolato ignorando i valori che si discostano fortemente dalla media registrata o i risultati di un qualsiasi altro calcolo statistico che tenga conto della dispersione delle misurazioni. Gli Stati membri possono limitare il numero massimo dei cicli di prova.

5) Al fine di evitare prove inutili, in deroga alle prescrizioni del punto 8.2.2, lettera d), punto 4, gli Stati membri possono considerare che un veicolo non ha superato la prova se i valori registrati sono considerevolmente superiori ai valori limite dopo meno di tre cicli di accelerazione libera o dopo i cicli di spurgo (o metodo equivalente) previsti al punto 8.2.2, lettera b), punto 2 ii). Sempre al fine di evitare prove inutili, in deroga alle prescrizioni del punto 8.2.2, lettera d), punto 4, gli Stati membri possono considerare che un veicolo ha superato la prova se i valori registrati sono considerevolmente inferiori ai valori limite dopo meno di tre cicli di accelerazione libera o dopo i cicli di spurgo (o metodo equivalente) previsti al punto 8.2.2, lettera b), punto 2 ii).

8.2.3. Apparecchiatura di controllo

Ai fini del controllo delle emissioni dei veicoli sono utilizzate apparecchiature atte a stabilire con precisione che siano stati rispettati i valori limite prescritti o indicati dal costruttore.

8.2.4. Se, durante la procedura di omologazione CE, un tipo di veicolo non risulta conforme ai valori limite stabiliti dalla presente direttiva, per quel tipo di veicolo gli Stati membri possono fissare valori limite superiori, sulla base di prove fornite dal costruttore. Essi ne informano quindi la Commissione, che a sua volta ne informa gli altri Stati membri.

(*) GU L 76 del 9.3.1970, pag. 1.

(**) GU L 350 del 28.12.1998, pag. 1.

(***) GU L 190 del 20.8.1972, pag. 1.

(****) GU L 44 del 16.2.2000, pag. 1."