

Direttiva 92/55/CEE del Consiglio del 22 giugno 1992 che modifica la direttiva 77/143/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (emissioni dei gas di scarico)

*Gazzetta ufficiale n. L 225 del 10/08/1992 pag. 0068 - 0071
edizione speciale finlandese: capitolo 13 tomo 23 pag. 0150
edizione speciale svedese/ capitolo 13 tomo 23 pag. 0150*

DIRETTIVA 92/55/CEE DEL CONSIGLIO del 22 giugno 1992 che modifica la direttiva 77/143/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (emissioni dei gas di scarico)

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 75,

vista la proposta della Commissione (1),

visto il parere del Parlamento europeo (2),

visto il parere del Comitato economico e sociale (3),

considerando che la direttiva 77/143/CEE (4) prevede un periodico controllo tecnico per tutte le categorie di veicoli menzionate nell'allegato I;

considerando che la suddetta direttiva prevede l'adozione di direttive specifiche per il controllo delle norme relative agli elementi enumerati nell'allegato II, nonché l'istituzione di un comitato tecnico dei cui pareri la Commissione tiene conto prima di adottare disposizioni per l'adeguamento del controllo tecnico al progresso;

considerando che la presente direttiva mira a mantenere le emissioni di scarico degli autoveicoli ad un livello moderato per la durata di vita utile degli autoveicoli stessi sottoponendo tali emissioni a un controllo periodico, e ad assicurare che i veicoli particolarmente inquinanti siano ritirati dalla circolazione fintantoché non si trovino in uno stato di manutenzione corretta;

considerando che la maggior parte degli Stati membri ha adottato procedure di controllo dell'opacità dei fumi emessi dagli autoveicoli industriali pesanti;

considerando che in numerosi Stati membri vigono norme nazionali per il controllo delle emissioni gassose dei veicoli leggeri, ivi comprese le automobili private;

considerando che da una valutazione delle procedure di omologazione relative al controllo delle emissioni gassose e dei fumi emessi da tutti i tipi di veicoli risulta che tali procedure difficilmente possono essere applicate nell'ambito del controllo tecnico;

considerando che il controllo da effettuare durante il ciclo di utilizzazione del veicolo dovrebbe essere relativamente semplice, rapido e poco costoso;

considerando che una cattiva regolazione ed un'insufficiente manutenzione del motore risultano pregiudizievoli per il motore stesso e per l'ambiente, dato il maggior inquinamento e il più elevato consumo di carburante che ne derivano;

considerando che è importante sviluppare mezzi di trasporto che rispettino l'ambiente;

considerando che, per quanto riguarda i motori ad accensione per compressione (motori diesel), la misurazione dell'opacità dei fumi è considerata un indicatore sufficiente dello stato di manutenzione dei veicoli per quanto riguarda le emissioni;

considerando che, per quanto riguarda i motori ad accensione a scintilla (motori a benzina) convenzionali, la misurazione delle emissioni di ossido di carbonio all'uscita del tubo di scarico dei

veicoli, effettuata con motore al minimo, si ritiene dia un'indicazione sufficiente dello stato di manutenzione dei veicoli per quanto riguarda le emissioni;

considerando che la percentuale dei veicoli respinti al controllo tecnico a motivo delle emissioni di scarico rischia di essere elevata qualora i veicoli non siano stati sottoposti ad una manutenzione regolare;

considerando che per i veicoli dotati di motore a benzina le cui norme di omologazione prevedono la dotazione di sistemi perfezionati di controllo delle emissioni, quali marmitte catalitiche a circuito chiuso a tre vie e con regolazione a sonda lambda, le norme del controllo periodico delle emissioni saranno più severe che per i veicoli convenzionali;

considerando che si prevede di adattare gradualmente la presente direttiva per tener conto dei futuri sviluppi nel campo della costruzione degli autoveicoli miranti a facilitare l'ispezione durante il ciclo di utilizzazione dei medesimi, nonché dei progressi nelle tecniche di controllo destinati a meglio riflettere le reali condizioni di utilizzazione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

L'allegato II della direttiva 77/143/CEE è così modificato:

1) le due colonne del punto 8.2 (gas di scappamento) sono sostituite dal testo figurante nell'allegato della presente direttiva;

2) dopo il punto 8.2 sono inseriti sopra le due colonne i seguenti titoli:

VEICOLI DELLE

CATEGORIE 1, 2, 3 e 4

VEICOLI DELLE

CATEGORIE 5 e 6

Articolo 2

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro un anno dalla data dell'adozione. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

2. Gli Stati membri applicano le disposizioni al più tardi:

- dal 1o gennaio 1994 per i veicoli di cui al punto 8.2.1.a) dell'allegato II,

- dal 1o gennaio 1996 per i veicoli di cui al punto 8.2.2 dell'allegato II,

- dal 1o gennaio 1997 per i veicoli di cui al punto 8.2.1.b) dell'allegato II.

3. Quando gli Stati membri adottano le disposizioni di cui al paragrafo 1, esse devono contenere un riferimento alla presente direttiva o essere accompagnate da tale riferimento al momento della loro pubblicazione ufficiale. Le modalità di questo riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

4. Gli Stati membri comunicano alla Commissione le disposizioni di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 3

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Lussemburgo, addì 22 giugno 1992.

Per il Consiglio

Il Presidente

Joachim FERREIRA DO AMARAL

(1) GU n. C 189 del 20. 7. 1991, pag. 20.(2) GU n. C 150 del 15. 6. 1992.(3) GU n. C 49 del 24. 2. 1922, pag. 64.(4) GU n. L 47 del 18. 2. 1977, pag. 47, direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 91/328/CEE (GU n. L 178 del 6. 7. 1991, pag. 29).

ALLEGATO

VEICOLI DELLE CATEGORIE 1, 2, 3, 4, 5 e 6 8.2. Emissioni di gas di scarico

8.2.1. Autoveicoli dotati di motore ad accensione a scintilla (benzina)

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

- 1) esame visivo dell'impianto di scarico volto ad accertare l'assenza di fughe e dispersioni;
- 2) se del caso, esame visivo del sistema di controllo delle emissioni, volto ad accertare la presenza sul veicolo dell'equipaggiamento indispensabile.

Dopo un ragionevole periodo di condizionamento del motore (tenendo conto delle raccomandazioni del costruttore), si procede a misurare il tenore di ossido di carbonio (CO) nel gas di scarico con motore al minimo (motore disinnestato).

Il tenore massimo ammissibile di CO nei gas di scarico deve essere dichiarato dal costruttore del veicolo. Ove tale dato non sia disponibile o le autorità degli Stati membri preposte ai controlli decidano di non considerarlo un valore di riferimento, il tenore di CO nel gas di scarico non deve superare i valori seguenti:

- 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 debbano conformarsi alle disposizioni della direttiva 70/220/CEE (1) e il 1o ottobre 1986:

CO - 4,5 % vol.;

- per i veicoli immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo il 1o ottobre 1986:

CO - 3,5 % vol.

b) Se le emissioni sono controllate da un sistema perfezionato di controllo quale un convertitore catalitico a circuito chiuso a tre vie con regolazione a sonda lambda, ad esempio:

- 1) esame visivo dell'impianto di scarico volto ad accertare l'assenza di fughe o dispersioni e la completezza di tutte le parti;
- 2) esame visivo del sistema di controllo delle emissioni volto ad accertare la presenza sul veicolo dell'equipaggiamento richiesto;
- 3) determinazione dell'efficienza del sistema di controllo delle emissioni dei veicoli mediante misurazione del valore lambda e del tenore di CO nel gas di scarico in conformità del punto 4 o delle procedure proposte dal costruttore e approvate all'atto dell'omologazione per tipo. Il veicolo sarà sottoposto a un periodo di condizionamento del motore, conforme alle raccomandazioni dei costruttori del veicolo, per ciascuna delle prove;
- 4) emissioni all'uscita del tubo di scarico - valori limite:

- misurazione con motore al minimo:

il tenore massimo ammissibile di CO nei gas di scarico deve essere quello dichiarato dal costruttore del veicolo. Qualora il dato relativo non sia disponibile, il tenore di CO non deve essere superiore a 0,5 % vol.;

- misurazione con motore al minimo accelerato, ad una velocità del motore (disinnestato) di almeno 2 000 giri al minuto:

tenore di CO: non superiore a 0,3 % vol.;

Lambda: $1 \pm 0,03$ o conformemente alle specifiche del costruttore.

8.2.2. Autoveicoli forniti di motore con accensione per compressione (diesel)

Misurazione dell'opacità delle emissioni di scarico in libera accelerazione (motore in folle, ovvero il motore viene accelerato dal regime minimo al regime massimo). Il livello di concentrazione non dovrà essere superiore a quello registrato sulla piastrina conformemente alla direttiva 72/306/CEE (2). Ove (1) Direttiva 70/220/CEE del Consiglio, del 20 marzo 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico con i gas prodotti dai motori ad accensione comandata dei veicoli a motore (GU n. L 76 del 6. 4. 1970, pag. 1), direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 91/441/CEE (GU n. L 242 del 30. 8. 1991, pag. 1).

(2) Direttiva 72/306/CEE del Consiglio, del 2 agosto 1972, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento prodotto dai motori diesel destinati alla propulsione dei veicoli (GU n. L 190 del 20. 8. 1972, pag. 1), direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 89/491/CEE della Commissione (GU n. L 238 del 15. 8. 1989, pag. 43).

tale dato non sia ancora disponibile o le autorità degli Stati membri preposte ai controlli decidano di non utilizzare tale valore come riferimento, non dovranno essere superati i seguenti valori limite del coefficiente di assorbimento per:

- motori diesel ad aspirazione naturale: 2,5 m⁻¹

- motori diesel a turbocompressione: 3,0 m⁻¹

oppure valori equivalenti in caso di impiego di un tipo di apparecchio diverso da quello utilizzato per l'omologazione CEE.

I veicoli immatricolati o messi in circolazione per la prima volta anteriormente al 1o gennaio 1980 sono esentati da tali requisiti.

8.2.3. Attrezzatura di controllo

Ai fini del controllo delle emissioni di scarico dei veicoli sono utilizzate apparecchiature atte a controllare accuratamente che i veicoli rispettino i valori limite prescritti o indicati dal costruttore.

8.2.4. Qualora, all'atto dell'omologazione CEE, un tipo di veicolo non abbia potuto rispettare i valori limite fissati dalla presente direttiva, gli Stati membri, sulla base di prove fornite dal costruttore, possono fissare valori limite più elevati per il tipo di veicolo in questione. Essi ne informano immediatamente la Commissione, la quale a sua volta ne informa gli altri Stati membri.